



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

**Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap**

Vem definierar bilden av en allmän plats?

– En analys av debatten kring omvandlingen av Slussen i Stockholm

Patrik Olsson



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2014

Vem definierar bilden av en allmän plats? - en analys av debatten kring omvandlingen av Slussen i Stockholm

Who defines the image of a public space? An analysis of the public debate about the re-development of Slussen in Stockholm

Patrik Olsson

Handledare: Tim Delshammar, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Tiina Sarap, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E

Kurstitel: Kandidatexamen i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Program/utbildning: Landskapsarkitektsprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: Patrik Olsson

Serietitel, nr: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: demokrati, planprocess, medborgaropinion, debatt, Slussen, platsberättelse

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

SAMMANDRAG

Den här uppsatsen undersöker innehållet i en offentlig debatt om synen på en allmän plats och vilka som kommer till tals i en sådan debatt. Uppsatsen har i syfte att undersöka detta analyserat debatten som kantat planprocessen för Slussen i Stockholm.

Med underlag i 252 artiklar om Slussens utformning och planprocess, hämtade från de fyra stora rikstäckande dagstidningarna med säte i Stockholm sedan 2009, har jag kategoriserat innehållet i debatten till åtta diskurser/synsätt som direkt eller indirekt berört en värdering av vad Slussen är eller bör vara för typ av plats: Regionsperspektivet, Tillväxtdiskursen, Infrastrukturdiskursen, Kulturhistoriska diskursen, Utsiktsdiskursen, Mötesplatskriteriet, Klimathotsdiskursen samt Förfalldiskursen.

En kvantitativ analys av debatten som presenteras i uppsatsen visar att Utsiktsdiskursen och Infrastrukturdiskursen varit de mest frekventa (39 respektive 34 procent av artiklarna behandlade dessa). De flesta artikelförfattare, 32 procent, som gett uttryck för någon av diskursen/synsätten har gjort det i egenskap av Sakkunniga inom området (exempelvis arkitekter, kulturhistoriker och samhällsplanerare).

69 procent av aktörerna i debatten har varit män och 31 procent kvinnor. En uppskattning av aktörernas namn är att nästan ingen är av utomeuropeisk härkomst. Även åldern på en övergripande majoritet hos aktörerna uppskattas till över trettio år.

Diskussionsavsnittet tar upp de olika diskurserna/synsätten – hur de har använts och hur de förhåller sig till varandra. Exempelvis har Regionsperspektivet och Klimathotsdiskursen använts för att vidga perspektivet på platsdebatten och styra bort diskussionsfokus från platsspecifika diskurser som Utsiktsdiskursen och Kulturhistoriska diskursen till regionala frågor och översvämningshot. Tillväxtdiskursen har använts av stadens politiker för att skapa legitimitet för sina förslag även om Slussen som plats har lite att göra med Stockholms befolkningsökning. Mötesplatskriteriet och Utsiktsdiskursen har stått som motpolsdiskurser då den första falangen förespråkade en plats för rekreation, vistelse och möten och därmed satt likhetstecken med en större grad av stadsmässighet med fler byggnader medan den senare diskursens förespråkare velat slå vakt om Slussens öppna vyer till varje pris. Förespråkarna för Infrastrukturdiskursen som förvisso är en platsspecifik diskurs har sett Slussen mer som en funktion än en plats. Förfalldiskursen har använts som en förevändning att riva och bygga nytt även om förfallet av platsen i sig inte säger något om vad Slussen bör vara för typ av plats.

Utifrån analysresultatet om aktörerna förs avslutningsvis en diskussion där jag ställer mig frågande till representativiteten i en sådan här typ av ändå omfattande platsdebatt. Givetvis är det positivt att planförslag blir föremål för allmän debatt, men efter att ha analyserat Slussen-debatten kan man ställa frågor som; hade debatten sett annorlunda ut om fördelningen på aktörerna varit en annan?

Ges för mycket auktoritet och utrymme i debatten till så kallade sakkunniga att bestämma vad och hur man diskuterar i debatten om en plats? Och således möjligheten att påverka den allmänna bilden av våra allmänna platser, när dessa personer syn på allmänna platser rimligen har samma värderingsstyrda grunder som andra aktörer?

ABSTRACT

This paper examines the content of a public debate concerning the image of a public space and who gets to participate in such debate. For the purpose of making such examination, this paper analyses the public debate concerning the planning process of Slussen in Stockholm.

Based on 252 articles from the largest four national daily papers based in Stockholm, relating to the re-development process of Slussen since 2009, this paper categorizes the content of the debate into eight discourses/perspectives which portray an image of what type of place Slussen is or should be: the Regional perspective, the Growth discourse, the Infrastructure discourse, the Cultural heritage discourse, the View discourse, the Meeting point criteria, the Climate discourse and the Decline discourse.

A quantitative analysis of the debate shows that the View and Infrastructure discourses have been the most prevalent throughout the debate (39 and 34 percent of the articles reviewed contained these discourses). Most of the debate participants, 32 percent, who used any of the discourses has done so in the capacity of an Expert (e.g. architects, cultural heritage experts and community planners).

69 percent of the debate participants were male and 31 percent women. An assessment based on the participant names suggests that almost none of the participant has a non-European background. Also, an overwhelming majority of the participants is estimated to be above 30 years old.

The discussion part of this paper discusses the eight discourses/perspectives – how they are used and how they correspond to one another. For example, the Regional perspective and the Climate discourse have both been used to expand the point of view of the debate and to steer away from more space specific discourses such as the View and Cultural heritage discourses to include regional issues and flooding threats. The Growth discourse has been used by the city's politicians when creating legitimacy for their proposals, albeit Slussen as a place has little to do with the population growth of Stockholm. The Meeting place criteria and View discourse have served as two competing discourses as the participants representing the former have argued for a place of recreation and socialization with a higher grade of urbanism with more buildings while the latter group have argued for the preservation of Slussen's views at all costs. The participants representing the Infrastructure discourse, which however is a space specific discourse, have seen Slussen more as a matter of function rather than an actual place. The Decline discourse has been used as a pretense for demolition and rebuilding although the decline of the place itself does not correspond to an image of what sort of place Slussen ought to be.

From the results of the analysis on the participants, a final discussion is held where I question the representativeness of the debate. Obviously public debate over a planning process is indeed a good thing. However after having analyzed the Slussen debate, one may question whether the debate would have concerned other topics in case the ratio of the participants had been another? Is too much merit given to Experts in public debates to define the image of our public spaces? By giving Experts the opportunity to decide the content of the debate they are also given the power to define the image of public spaces to a great extent, when such persons' images of public spaces are as much value based as any other participants.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FRAMSIDA OCH TITELSIDA

SAMMANDRAG

ABSTRACT

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Mål och syfte	7
1.3 Material och metod	8
1.4 Avgränsning	8
2 PLANPROCESSEN FÖR SLUSSEN - KORT BAKGRUND	9
3 SLUSSENDEBATTEN	10
3.1 Kvantitativ innehållsanalys	10
Diskursfrekvens	10
Aktörer	11
Befattningsfördelning i debatten	12
Könsfördelning	12
Etnicitet och ålder	12
3.1 Kvalitativ innehållsanalys	13
Disposition	13
Regionsperspektivet	13
Tillväxtdiskursen	14
Infrastrukturdiskursen	16
Kulturhistoriska diskursen	17
Utsiktsdiskursen	19
Mötesplatskriteriet	22
Klimathotsdiskursen	24
Förfalldiskursen	26
4. DISKUSSION	28
Debattdiskurserna	28
Aktörerna	30
5 AVSLUTANDE REFLEKTION	32
6 REFERENSER	33
BILAGA 1	36

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund

*"Är svenska folket medvetet om det mord på Sveriges huvudstad som stadens politiker nu planerar?"*¹

Citat Herman Lindqvist

Citatet ovan är hämtat från ett debattinlägg signerat historikern Herman Lindqvist publicerat i december 2011 i Aftonbladet bara dagar innan Stockholms kommunfullmäktige antog en ny detaljplan för Slussen och illustrerar med all önskad tydlighet det faktum att stadsplanering och stadsbyggande är ämnen som engagerar. Planeringen och utformandet av våra allmänna platser och byggnader blir ofta föremål för offentlig debatt med starka åsikter som går isär, baserade på både politiska och ideologiska värderingar men också på människors personliga uppfattningar om vad en plats har varit, är eller bör bli.

Sverige har ett kommunalt planmonopol vilket innebär att kommunens folkvalda har den formella makten över stadsplanerandet i kommunerna. Inom den kommunala planprocessen har enskilda medborgare rätt att lämna skriftliga synpunkter på planen under granskningstiden inom ramen för den samrådsprocess som skall följas enligt Plan och bygglagen vid framtagande av (vissa) planer.² Men förutsatt att kommunen följer de processuella regler som stadgas av PBL, och självfallet alla andra tillämpliga lagar och regleringar, är den i princip fri att utforma planer utan att ta medborgarnas synpunkter i beaktning så länge planen inte inskränker ett enskilt intresse hos någon som är direkt påverkad av planen, i princip endast i egenskap av fastighetsägare eller boende.³ Den enskilde medborgaren som inte har ett sådant enskilt intresse i det specifika fallet, har alltså formellt sett mycket liten möjlighet att påverka utformandet av kommunens planering.

En del planprojekt i våra städer blir dock som sagt föremål för en allmän debatt utanför planrådsprocessen och rättsliga överprövningar. Dessa debatter kan skapa opinion för eller emot förslag eller delar av dessa och därmed indirekt påverka innehållet och ibland till och med stoppa en plan.

Inför den här kandidatexamensuppsatsen ville jag studera hur en offentlig debatt i media om en allmän plats sett ut. Vad har diskuterats och vilka har tagit sig (eller fått) rätten att uttala sig om platsen och dess framtida utformning? Jag har varit särskilt intresserad av att analysera hur dessa debattörer beskriver samma plats på olika sätt. Om det går att utläsa något om det respektive debattör väljer att belysa i sin text också hänger ihop med dennes värdering och bild av platsen ifråga. Valet föll på att analysera den offentliga debatten om den nya detaljplanen för Slussen i Stockholm vilken varit under utveckling i drygt 20 år och debatterats ymnigt i både traditionella som sociala medier under (åtminstone) de senaste fem åren.

¹ Lindqvist, 2011-12-10, sid. 6

² Avseende detaljplan, 5 kap. Plan och bygglag (2010:900)

³ Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 september 2013, mål P 114151-12 sid. 33

Att valet föll på Slussen beror på ett antal faktorer. Först och främst att det är ett tydligt exempel på just en allmän plats med få enskilda intressen i legal mening men som i egenskap att vara en central plats som väldigt många Stockholmare och andra har en relation till, engagerat väldigt många. Det andra skälet att valet föll på Slussen är helt enkelt debattens omfattning. Även om denna uppsats avgränsat sig till att analysera artiklar från de fyra stora rikstäckande, stockholmsbaserade dagstidningarna Aftonbladet, Dagens Nyheter, Expressen och Svenska Dagbladet från 2009 och framåt har detta ändå omfattat 257 direkt relevanta debattinlägg och artiklar. Att debatten har pågått under en längre tid och genom omarbetade förslag har också gett möjlighet för fler nyanser i debatten. Vissa aspekter har debatterats flitigt under en viss tid för att sedan ge plats för en annan. Av denna anledning har underlaget för uppsatsen blivit rikare. Det tredje skälet är att jag personligen följt debatten genom åren och reflekterat över hur jag upplevt att min egen bild av Slussen direkt eller indirekt påverkats av debatten från tid till annan beroende på vilka aspekter av platsens utseende eller funktion som har tagits upp i media.

För att bland annat försöka få en bättre förståelse för hur detta kan komma sig vill jag i denna uppsats ta reda på följande:

Vilka aktörer har fått komma till tals i debatten? Vilka är avsändarna till de olika debattinläggen om Slussen i de Stockholmsbaserade, rikstäckande, dagstidningarna?

Vilka olika diskurser är representerade i debatten i Slussen? Vilka grunder har artikelförfattarna för sina argument i de olika artiklarna och debattinläggen?

Genom att först identifiera vilka aktörer som kommit till tals i en offentlig platsdebatt och sedan hur dessa har definierat platsen genom att kategorisera dess viktigaste kvalitéer och funktioner som grund för sin argumentation i debatten vill jag i den här uppsatsen åskådliggöra och diskutera hur dessa aktörer och deras diskurser kan tänkas påverka den allmänna synen av en allmän plats.

1.2. Mål och syfte

Målet med uppsatsen är att analysera den medborgaropinion som förekommit i dagspress inför planförslagen för det nya Slussen i Stockholm. I analysen vill jag identifiera vem och vilka diskurser som har format debatten; vem som kommer till tals och vilka teman dessa baserar sina argument på. Resultatet av denna analys blir föremål för en diskussion i uppsatsen om hur förekomsten av olika diskurser (alltså vad debatten handlar om), och i viss mån vilka aktörerna i debatten är, kan påverka den allmänna synen på en plats.

Syftet med studien är att medvetandegöra både mig själv och förhoppningsvis läsaren om hur ens egen syn på en plats ofta kan ha färgats av någon annans, vars åsikt vi av någon anledning gett auktoritet. Jag tror att det är viktigt för arkitekter och planerare att kunna identifiera vad denne baserar sin egen syn på en plats på för typ av information, då den i olika grad kan vara värdebaserad.

1.3. Material och metod

I den här uppsatsen har jag valt att använda mig av innehållsanalys som metod för att få svar på mina frågeställningar om Slussen-debatten. Innehållsanalys är en metod för att systematiskt och objektivt granska olika typer av kommunikation.⁴ Metoden anses som objektiv då reglerna för metoden är satta innan behandling av rådata (i detta fall tidningsartiklar) och systematisk när reglerna appliceras på ett konsekvent sätt genom hela processen.⁵ En annan fördel med innehållsanalys är att den har potential att visa textförfattarens verkliga åsikt om ämnet - i det här fallet Slussen - då metoden inte tar hänsyn till vad författaren tror den säger utan bara vad den faktiskt säger.⁶

Reglerna för genomförandet av en innehållsanalys kan sammanfattas som att man efter val av en adekvat samling texter bryter ner dessa i mindre meningsbärande enheter såsom ord, meningar eller stycken (i detta fall stycken). Utifrån dessa etablerar forskaren relevanta kategorier för analysering och kodar styckena i enlighet med dessa kategorier. När kodningen är färdig räknas frekvensen inom de olika kategorierna och en analys av förekomsten styckena och dess förhållanden till andra stycken kan sedan göras.⁷

En pressklippssökning genomfördes den 4 april 2014 på sökorden Slussen och plan* efter relevanta opinionsinlägg eller artiklar, i Aftonbladet, Dagens Nyheter, Expressen och Svenska Dagbladet från 1 januari 2009 och framåt.

343 pressklipp lästes igenom, varav 252 visade sig relevanta som underlag för den kvantitativa innehållsanalysen då de i någon mån berörde debatten om Slussen. Dessa artiklar listas i Bilaga 1 till denna uppsats. Här sorterades artiklar bort som inte berörde Slussens omvandling överhuvudtaget alternativt kalendrier, kungörelser och dylika anslag utan journalistiskt innehåll. Ur dessa 252 artiklar kondenserades textdelar som uttryckte en bild av Slussen som plats. Dessa värdebärande enheter kunde sedan kategoriseras in i åtta kategorier (här kallade diskurser). 134 artiklar visade sig innehålla sådana enheter. Antalet enheter per kategori (frekvens) sammanställdes. Även avsändarna (aktörerna) av de värdebärande textenheterna kategoriserades i fem kategorier och beräknades. Även aktörernas kön har beräknats och sammanställts.

Den huvudsakliga kritiken mot innehållsanalys som metod består i att den inte är kontextbaserad eller tar hänsyn till författarens avsikter. En strikt innehållsanalys riskerar därför att missa flera meningsbärande nyanser i en kommunikation som inte är konkret manifesterade.⁸

I syfte att kunna utveckla ett mer kontextbaserat resonemang om hur debattens åtta diskurser beskriver platsen Slussen, har jag därför valt att presentera de åtta olika diskurserna i debatten i en del jag kallar för kvalitativ innehållsanalys. Grundat på resultatet från innehållsanalysen återger jag här valda värdebärande enheter från respektive kategori/diskurs och analyserar dessa ur sin kontext och hur dessa diskurser förhåller sig till varandra.

⁴ Bryman, 2012, sid. 289

⁵ Ibid. Sid. 289

⁶ Denscombe, 2010 sid. 283

⁷ Ibid. sid. 282-283

⁸ Ibid. sid. 283.

1.4. Avgränsning

Den allmänna debatten om Slussens framtid har skett på många olika sätt, både inom och utanför plansamrådets arenor. Inte minst har de olika förslagen för Slussen varit föremål för debatter och opinionsbildning inom sociala medier. Jag har dock valt att avgränsa min helt till traditionella rikstäckande medier då debatten där i mitt tycke varit tillräckligt omfattande för att kunna tjäna som underlag för en uppsats om diskurser i stadsplaneringsdebatter samtidigt som aktörerna som deltagit i debatten i dessa medier varit tydliga. De texter som här förekommit har ofta tydligt gett uttryck för olika teman/diskurser som jag här kategoriserar och diskuterar. Jag har valt de fyra större dagstidningarna i Sverige som har säte i Stockholm som underlag och således inte analyserat texter som publicerats i lokal press i syfte att fokusera på de texter om platsen som fått mest spridning. Jag har vidare avgränsat underlaget till debattinlägg och artiklar från år 2009 fram till dagen då pressökningen gjordes (4 april 2014).

2. PLANPROCESSEN FÖR SLUSSEN – KORT BAKGRUND

Slussen är en trafikplats, knutpunkt och mötesplats i centrala Stockholm mellan Gamla Stan i norr och Södermalm i söder och med en sluss mellan Mälarens vatten i väster och Saltsjön (Östersjön) i öster. Platsen präglas av sitt öppna läge och den stora höjdskillnaden från vattennivån upp mot Södermalms branter.

En renovering av Slussens konstruktion har diskuterats i över två decennier. En lång planprocess har slutligen resulterat i en ny gällande detaljplan som innefattar en ny vägbro mellan Söder och Gamla stan och nya kontors- och affärsfastigheter. Ombyggnaden har beräknats kosta åtta miljarder kronor.⁹

Nedan följer en kortfattad kronologisk genomgång av avgörande händelser i planprocessen för läsarens orientering:

1935

Slussens nuvarande utformning invigs

1990

Slussens försämrade skick börjar diskuteras.

1991

Första arkitekttävlingen.

2004

Nyréns arkitektkontor vinner en ny arkitekttävling.

2009

Med Nyréns trafiklösning som utgångspunkt vinner Foster + Partners och Bergs arkitektkontor en uppföljande tävling.

2010

Beslut om genomförande av Nya Slussen men med stora ändringar.

2011

12 December – Stockholms kommunfullmäktige antar planen för Nya Slussen med 3 ledamöters majoritet.¹⁰

2012

12 December – Mark- och vattendomstolen underkänner detaljplanen.¹¹

2013

27 september 2013 – I och med Mark- och miljööverdomstolens dom vinner detaljplanen för Nya Slussen laga kraft.¹²

2014

31 mars 2014 - I och med att staden inte får prövningstillstånd till högsta domstolen avseende den underkända detaljplanen för bussterminalen i Klaraberget krävs en ny planprocess. Den beräknas ta 3-4 år.

⁹ Hellekant, 2012-12-13, sid 10

¹⁰ Hellekant, 2011-12-12, sid 4

¹¹ Hellekant, 2012-12-13, sid 10

¹² Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 september 2013, mål P 114151-12

3. SLUSSENDEBATTEN

3.1. KVANTITATIV ARTIKELANALYS

Den offentliga debatten i dagstidningarna om Slussen har i övervägande del handlat om kritik mot, eller försvar av, olika förslag och planer på ett nytt utformande av Slussen. En stor del av inläggen har därför fokuserat på dessa förslags eventuella förtjänster eller brister. Min analys handlar inte om innehållet i de olika förslagen utan om hur bilden av Slussen som plats framkommer i artiklarna. Det handlar alltså om vad artikelförfattarna eller de intervjuade tycker att Slussen är för en typ av plats (eller funktion) eller vad det bör bli (eller förbli) för typ av plats i framtiden. Det har därför inte varit tillräckligt för att utgöra underlag i denna analys att exempelvis uttrycka att ett förslag är fult, vackert, dåligt eller bra. Om uttrycket däremot ges i en kontext som att "förslaget förstör utsikten över Stockholms inlopp" eller "planerna på en park och fler uteserveringar tilltalar mig" avslöjar dock detta indirekt en värdering av vad vederbörande anser Slussen skall vara för en typ av plats och uttalandet har således kategoriserats under relevant diskurs.

Vid genomläsning av samtliga artiklar har jag identifierat åtta diskurser eller sätt att se på platsen som enligt min analys dominerat debatten. Dessa diskurser/perspektiv är:

Regionsperspektivet, Infrastruktur, Tillväxtdiskursen, Kulturhistoriska diskursen, Utsiktsdiskursen, Mötesplatskriteriet, Klimathotsdiskursen samt Förfalldiskursen. Dessa beskrivs i detalj i den kvalitativa innehållsanalysen nedan.

Något skall nämnas om tillgänglighetsdiskussionen som förekommit i debatten. Framförallt under 2011, efter att Nya Slussenförslaget arbetats om och fått en relativt brant och omfattande trappa ned från Södermalmstorg till kajplan, uppstod en ganska omfattande debatt om tillgänglighet i det framtida Slussen. Tillgänglighetsaspekten har därefter varit ofta citerad i många kritiska inlägg. Jag har trots denna frekvens valt att inte se tillgänglighet som en diskurs som berör synen på en plats då jag menar att alla allmänna platser måste vara tillgängliga för alla stadens invånare (annars är platsen per definition inte längre allmän). Detta gäller oavsett om man ser Slussen som en trafikplats, mötesplats, utsiktsplats och så vidare varför den debatten i sig inte varit relevant för just den här uppsatsen.

Diskursfrekvens

Nedan listas antal artiklar som berört respektive diskurs. Vissa artiklar berör flertalet diskurser och blir därför representerade i flera kategorier. Antalet sätts i procentuell relation till det totala antalet platsvärderande artiklar i analysen (132 st).

Diskurs	Antal	Andel (%)
Utsiktsdiskursen	53	39
Infrastrukturdiskursen	46	34
Kulturhistoriska diskursen	43	32
Möteskriteriet	30	22
Klimathotet	18	13
Förfalldiskursen	17	13
Regionsperspektivet	10	7
Tillväxtdiskursen	4	3

Av ovan frekvensanalys kan vi konstatera att debatten framförallt handlat om utsikt, kulturhistoriska aspekter samt infrastruktur. Den har i mindre grad handlat om ett regionalt perspektiv och tillväxt, men jag återkommer nedan om varför dessa två diskurser ändå varit relevanta för en innehållsanalys.

Aktörer

Vem är då avsändarna till dessa offentliga värderingar av vad Slussen är och bör vara för typ av plats? I de 132 artiklarna är det totalt 199 personer (och 13 organisationer) som gett uttryck för en åsikt/bild av Slussen som kan härledas till en eller flera av diskurserna. I vissa fall har debattartiklar haft flertalet författare och ibland är fler än en person intervjuad i en artikel.

I det fall det har rört sig om fristående konsulter som uttalar sig i egenskap av uppdragstagare i olika projekt med staden som uppdragsgivare har de här inkluderats under kategorin "Tjänstemän". Kategorin "Sakkunnig" inkluderar personer som titulerat sig på ett sätt som i min mening allmänt har bäring inom en debatt i stadsplanering. Denna kategori frekventeras främst av yrkeskategorier som arkitekter, kulturhistoriker och samhällsplanerare. Konstnärer, busschaufförer eller verkställande direktörer för fondbolag och dylika yrkesgrupper har inte ansetts utgöra Sakkunnig i det här sammanhanget och har därför förts till kategorin Privatperson. Författare har även de förts till Privatperson, dock inte när de skriver på ledarsidan i tidningar (som fristående kolumnister). Då har de istället förts till kategori Journalist.

Avslutningsvis skall klargöras att både vad det gäller befattning/egenskap respektive könsfördelningen, så är det den som uttalar sig om Slussen som avses vilket innebär att det är den intervjuade/citerade personen som tas med och inte journalisten för artikeln (såvida denne inte själv gett uttryck för en värdering/bild av Slussen på annan plats i artikeln då denne också har räknats med i statistiken).

Befattningsfördelning i debatten:

Aktörerna om totalt 199 personer har kategoriserat sig själva (eller av journalisten) i egenskap som följer:

Befattning/egenskap	Antal	Andel (%)
Sakkunnig	63	32
Privatperson	45	23
Politiker	42	21
Journalist	30	15
Tjänstemän	19	9

Könsfördelning:

Av 196 personer som uttalat sig i debatten genom användandet av någon av diskurserna är 136 män och 60 kvinnor (69 respektive 31 procent).¹³ Uppdelningen per befattning/egenskap är som följer:

Befattning/egenskap	Andel män (%)	Andel kvinnor (%)
Tjänstemän	95	5
Sakkunnig	79	21
Privatperson	67	33
Journalist	60	40
Politiker	52	48

Etnicitet och ålder

Även om det inte har funnits möjlighet inom ramen för den här uppsatsen att göra någon djuplodad kvantifierad analys av aktörernas ålder och etniska ursprung skall följande omständigheter ändå lyftas fram i detta sammanhang;

Av artikelförfattare, debattörer och intervjuade är en del en försvinnande liten andel som inte har ett svenskt eller åtminstone europeiskt-klingande efternamn. Läsaren kan lätt själv försäkra sig om denna omständighet genom att ögna igenom namnen i referenslistan till den här uppsatsen. Vidare kan vi konstatera att barn och ungdomar inte kommit till tals överhuvudtaget i

¹³ Tre inlägg i Privatpersonskategorin har räknats bort då avsändare använt könsneutral synonym.

den här debatten och en kvalificerad uppskattning av åldern på aktörerna som har kommit till tals, är att den absoluta majoriteten av dessa åtminstone uppnått en ålder över 30 år.

3.2. KVALITATIV INNEHÅLLSANALYS

Disposition

Eftersom flertalet av de debattinlägg och artiklar jag valt ut som underlag för innehållsanalysen berör fler än en diskurs har jag valt att redovisa respektive diskurs i taget och understödja dessa med sammandrag och citat från de relevanta debattinläggen och artiklarna.

Regionperspektivet

Den första diskursen jag valt att ta upp är den som belyser Slussen ur ett större sammanhang än "bara" en central plats i Stockholm stad och därmed enkom relevant för invånarna där. Det kan därför mer ses som ett sätt att se på Slussen mer än vad Slussen är eller bör vara för typ av plats rent konkret som kanske några av de andra diskurserna är mer tydliga med. Jag menar dock att det kan vara givande att diskutera hur perspektivskalan i debatten på en plats kan påverka hur vi ser på den.

Diskursen handlar alltså om att genom att påpeka att Slussen har kvalitéer och/eller funktioner som är av angelägenhet för människor utanför Stockholms stad, om det så är Stockholms Län, Mälardalsregionen, Sverige eller helt enkelt hela världen, har vissa debattörer gett legitimitet till sina resonemang om vad Slussen är eller bör vara för typ av plats (oavsett inställning till Nya Slussen-förslaget). Resultatet blir att man i sitt förhållningssätt till platsen, främst vill värna intressen som ligger någon annanstans än på själva platsen. Jag har valt att kalla diskursen, eller egentligen synsättet, för Regionsperspektivet även om perspektivet alltså kan vara mer storskaligt än så.

Exempelvis i ett debattinlägg i Svenska Dagbladet av Bernt Lindgren¹⁴, bussförare i Stockholms innerstad, kritiserar han Nya Slussens trafiklösning i olika aspekter i allmänhet och framkomlighet för busstrafiken i synnerhet. Lindgren pekar på en hel rad trafikrelaterade problem som enligt honom riskerar uppstå i den trafiklösning som Nya Slussen grundas på och förespråkar istället följaktligen en upprustning av nuvarande trafikmodell. Men för att ge sina åsikter om Slussens nuvarande utformnings förtjänster (som alltså i sak handlar om trafikframkomlighet) en oantastlig dimension skriver Lindgren i ett av de avslutande styckena att:

"(...) nog borde vi också inse att Slussen inte bara är av nationellt och ett Stockholmsintresse, utan även av ett internationellt. Förvisso inte på världsarvslistan, men utan tvekan en plats känd och uppskattad av stadsplanerare och besökare från hela världen. Av världsklass helt enkelt".

Ett annat exempel där debattinlägget nyttjar Regionsperspektivet som grund för sin argumentation är en artikel på DN Debatt författad av tolv män med Christer Gardell högst upp på avsändarlistan som enligt rubriksättningen föreställer sig företräda "näringslivet".¹⁵ I artikeln bekymrar sig författarna, i likhet med Lindgren ovan, för det trafikkaos som kommer uppstå i och med byggandet av det Nya Slussen och förespråkar därför en rivning och återuppbyggnad inom

¹⁴ Lindgren, 2011-06-18, sid. 5

¹⁵ Gardell et al., 2013-04-26, sid. 6

(då) gällande detaljplan. Detta skulle enligt artikeln korta ner anläggningstiden avsevärt och därmed minska riskerna för ett förmodat trafikkaos som indirekt skulle påverka näringslivet negativt. För att understryka magnituden av sina farhågor använder författarna sig av Regionsperspektivet när de slår fast att:

"Slussen är inte bara en Stockholmsfråga. En femtedel av de svenska väljarna, 1,5 miljoner, bor i Stockholms stad och län. Hälften av dessa kommer direkt eller indirekt, som pendlare eller skattebetalare, att påverkas negativt av de störningar och extra kostnader som det nuvarande Slussen förslaget skulle innebära. Störningarna skulle även ha negativ påverkan på den ekonomiska utvecklingen i regionen."

I mitt tredje exempel blir Regionsperspektivet själva föresatsen för artikeln. Jan Hietala, doktorand vid avdelningen för kritiska studier på KTH konstaterar redan i rubriken att *"Beslutet om Slussen påverkar hela regionen"* och fortsätter med uppmaningen i ingressen att *"Vi måste höja blicken när vi diskuterar Slussen. Problemet handlar inte om två eller fyra eller åtta körfält eller var man ska placera Nackabussarna. (...) Det är ett inskränkt perspektiv. Slussen är en del av en trafikapparat som sträcker sig genom hela regionen, det vill säga från Gävle i norr till Norrköping i syd, från Kappelskär i öst till Enköping i väst."* Hietala saknar uttryckligen Regionsperspektivet i debatten: *"Diskussionen har en platsspecifik dimension, men den har även en regional och nationell dimension och båda diskussionerna måste föras samtidigt."*¹⁶

Utöver Regionsperspektivet lyfter Hietalas artikel även tydligt fram både Tillväxt- och Infrastrukturdiskursen (se nedan) som utgångspunkter för synen på Slussen som plats men uttalar sig inte vidare i sak om utformningen av det framtida Slussen. Han efterlyser däremot en regional och en nationell handlingsplan baserad på en behovsanalys för Slussenområdet innan beslut tas om dess utformning.

Tillväxtdiskursen

Att Stockholm som stad och region upplever en stark befolkningsökning är ett faktum som i allra högsta grad används i debatter om hur Stockholm i olika avseende bör planeras och utformas. Befolkningsökningen bedöms även fortsätta och till och med öka i takt framöver. Exempelvis visar en prognos gjord på uppdrag av Stockholms handelskammare att befolkningen i Stockholms län kommer att öka med 32 procent, eller 700 000 personer, fram till år 2045.¹⁷ Detta är en utveckling som Stockholms styrande politiker och tillika ansvariga för Nya Slussen synes välkomna och även använder som en grundläggande förutsättning för utformningen av densamma. Tillväxtdiskursen är ett etablerat begrepp i stadsplaneringsforskningen och behandlar politiker och tjänstemäns dominerande diskurs att förse sina städer med bostäder för den snabbt ökande befolkningen.¹⁸ Givet att det inte handlat om att bygga bostäder på Slussen, så har ändå stadens politiker använt sig av diskursen för att ge legitimitet till sina argument för vad Slussen skall vara för typ av plats.

Stadbyggnadsborgarråd Regina Kevius och finansborgarråd Sten Nordin använder Tillväxtdiskursen i debattinlägget i Svenska Dagbladets kultursida när de sammanfattar

¹⁶ Hietala, 2012-02-03, sid. 40

¹⁷ Hjort, 2014-03-20

¹⁸ Se bland annat Sandkjaer Hanssen, Gro Saglie, Inger-Lise (2010). sid. 504

förtjänsterna med planförslaget för Nya Slussen som precis antagits i Stockholms kommunfullmäktige några dagar innan artikeln publicerades december 2011.¹⁹ De inleder med att konstatera att man med den antagna detaljplanen "(...) *lagt ännu en pusselbit till det växande Stockholm*" och slår senare fast att "*Stockholm växer i snabbare takt än London, och är idag ett av de mest dynamiska områdena i Europa.*" De utvecklar:

"Om tio år kommer det att bo ytterligare 350 000 stockholmare i vår vackra huvudstad, en stad som kommer vara än mer mångfacetterad än idag. Inflyttande från resten av landet och världen, unga stockholmare som i allt större kullar föds i staden, stockholmare som sedan bildar familj. Det kommer vara en ännu mer myllrande och dynamisk stad än idag. För en växande stad krävs stora satsningar på att stockholmarna kan komma fram, på cykel, till fots eller med kollektivtrafiken".

För att återkomma till Jan Hiatalas artikel om en regional syn på nya slussen,²⁰ som redan nämnts i samband med Regionsdiskursen, använder han även Tillväxtdiskursen som en fundamental utgångspunkt för hur man bör behandla Slussen:

"Grunden för hela Slussenproblematiken är Stockholms befolkningsökning. Det har litet med att Slussen som konstruktion har blivit gammal i sig, att skaffa"

Han fortsätter med att konstatera att Stockholms befolkning fördubblats från en miljon till två under de senaste femtio åren. Detta leder Hiatala till en ännu högre befolkningsökningsskild prognos än den redovisad av Svenska Handelskammaren:

"Det finns anledning att anta att Stockholms befolkning inom de närmaste femtio åren ytterligare kommer att fördubblas. Från dagens två miljoner kommer Stockholm mot mitten av innevarande århundrade att ha stigit till fyra miljoner. Den utmålade befolkningskurvan förändras alltså progressivt, enligt mönster som man har iakttagit hos andra städer, såsom till exempel London."

En sådan extrem befolkningsökning i Stockholmsregionen leder enligt Hiatala till en nödvändig infrastrukturutveckling (se vidare under Infrastrukturdiskursen) som ställer specifika krav på utformningen av och synen på Slussen.

Mitt tredje exempel på användande av Tillväxtdiskursen i Slussen-debatten återfinns i Jerker Söderlinds omfattande debattinlägg i DN Debatt²¹ där han efterlyser en okänslig politiker i Stockholm och ondgör sig över omöjligheten att genomföra planerade stadsbyggnadsprojekt "*så länge definitionen av ordet "demokrati" baseras på plan- och bygglagens skrivningar om "sakägare".*"

Artikeln handlar alltså inte specifikt om Slussen men Söderlinds slagfärdiga användande av Tillväxtdiskursen i en kort kommentar till Slussendebatten gör att den blir relevant för den här analysen av diskurser i stadsbyggnadsdebatter. Han använder sig av ett ofta använt begrepp när han sätter befolkningsökningens betydelse kontra debatten om utformningen av det nya Slussen:

¹⁹ Nordin et al., 2011-12-15, sid 8

²⁰ Hiatala, 2012-02-03, sid. 40

²¹ Söderlind, 2011-12-17, sid. 63

"Tyvärr har Stockholms politiker inte utnyttjat den senaste periodens världskrigsrubriker om risken för snubbel i trappor vid Slussen för att baxa igenom ett antal välbehövliga riktiga stadsmiljöer för den folkökning som bäst illustreras av orden "två fulla SL-bussar per dag"."

Infrastrukturdiskursen

Mycket av Slussen-debatten har, kanske inte helt förvånande, handlat om Slussens roll som trafiknod, både mellan olika trafikslag inom staden, men även som framkommit ovan i regionen och till viss del landet. Faktum är att en del av debattinläggen nästan enbart fokuserar på denna funktionella aspekt av platsen. Nedan tas ett antal av dessa inlägg upp som använder "Infrastrukturdiskursen" som en grundsyn och utgångspunkt för Slussen som plats eller kanske snarare funktion. I denna diskurs ingår även de farhågor om störningen av infrastrukturen som själva byggandet av ett nytt Slussen skulle innebära.

Vi inleder med att ännu en gång återkomma till Hietalas artikel om en regional och nationell syn på Slussens utformning.²² Med utgångspunkt i Regionsperspektivet samt Tillväxtdiskursen leder det honom in i Infrastrukturdiskursen:

"En stad vars befolkning fördubblas var femtionde år behöver en dynamisk infrastruktur för att möta alla behov. Förutom att nya miljoner behöver bostäder, måste invånarna kunna förflytta sig till och från sina arbeten. Det är en förflyttning som består av två huvudproblem: en förflyttning sker kors och tvärs inom regionen, och en annan korsar dess gränser. Innevånarna måste även kunna födas, producera och konsumera. Transporter med förnödenheter, varor och tjänster måste kunna äga rum. Dessa transporter följer samma mönster. Slussen befinner sig mitt i denna problematik."

Infrastrukturen sätter enligt Hiatala förutsättningarna för all planläggning av Slussen.

Även Gardell et al.²³ pekar på vikten av att infrastrukturen fungerar i Slussen ur ett rent ekonomisk perspektiv då det:

"För näringslivet i Stockholm är det av stor vikt att Slussen fungerar. Hundratusentals personer är dagligen, direkt eller indirekt, beroende av att transporterna via denna knutpunkt går smidigt."

Författarna använder sedan denna diskurs, såsom nämns ovan, för att argumentera mot planerna på Nya Slussen.

Anders Ydstedt, ordförande i Kungliga automobilklubbens expertråd om trafikframkomlighet, förespråkar även han, kanske inte helt överraskande, en ombyggnad av gamla Slussen med så lite störning på trafikframkomligheten som möjligt under byggtiden i ett debattinlägg i Expressen²⁴:

"Nya Slussen är ett exempel på en trafiklösning som begränsar mobiliteten för alla trafikslag. Det stora projektet i centrala Stockholm kommer att öka restiderna med såväl bil, buss, cykel och lastbil med många minuter, kanske timmar, under huvuddelen av de hela åtta (8) år byggtiden beräknas till. Risken för trafikolyckor ökar och miljön blir också lidande av allt onödigt"

²² Hiatala, 2012-02-03, sid. 40

²³ Gardell et al., 2013-04-26, sid. 6

²⁴ Ydstedt, 2014-01-16, sid. 4

transportarbete runt byggplatsen. (...) Har hänsyn tagits till störningarna när man valt bort alternativet att renovera och bygga om befintliga Slussen, vilket skulle kunna ske till ungefär halva kostnaden, på halva tiden - fyra år - och utan att allvarligt hindra trafikflödet vid och intill området?"

Men även själva utformandet av Nya Slussen efter färdigställande bekymrar Ydstedt:

"Det är självfallet viktigt och bra att trafikknuten Slussen, som nu förfaller, kommer i bättre skick för att ändamålsenligt kunna tjäna transportbehoven framöver. (...) [men] borde inte politikerna ta chansen att välja en trafiklösning för nya Slussen som inte begränsar trafiken mer än nuvarande?"

Några som däremot vill tona ner synen på Slussen som en trafikplats, till förmån för andra funktioner på platser, är ansvariga borgarråden Regina Kevius och Sten Nordin som i en debattartikel i Svenska Dagbladet²⁵ strax innan detaljplanen för Nya Slussen antogs 2011 slår fast att:

"Slussen ovanför ytan är en överdimensionerad trafikkarusell, byggd för 100 000 fordon per dygn. I dag passerar 30 000. Dagens konstruktion gör det svårt för gående och cyklister att ta sig fram smidigt och säkert över Slussen, inte minst om man är beroende av hjälpmedel som rullstol eller rullator, kör barnvagn eller drar på en resväska."

Kulturhistoriska diskursen

Från regional planering, befolkningsexplosion och infrastruktur kommer vi så till en helt annan typ av diskurs. Det är debattinlägg som handlar om värnandet av platsens historia, kulturmiljö och, om man så vill, själ. Här har personer med mer eller mindre känslomässiga relationer till platsen deltagit i debatten genom platsberättelser och skildringar av byggnader och gaturum på platsen i nutid och dåtid.

Jag låter Olle Svennings målande platsberättelse från Slussen vilken inleder dennes ledare i Aftonbladet december 2011²⁶ även inleda denna uppsats exempel på förekomsten av den "Kulturhistoriska diskursen" i Slussen-debatten:

"Efter femtio meters promenad hemifrån kommer jag till Glasbruksgatan där August Palm och Axel Danielsson gjorde tidningen SocialDemokraten. Dihlströmska, där fattighjonen hystes, låg strax intill. En bit neråt gatan bodde italienska positivhalare. När jag kommer ner till Slussen påminner jag mig krogen Pelikan; den låg där förr i tiden. Där satt Finlandsaktivisterna och planlade attacker mot Ryssland. Platsernas minnen finns kvar i romanerna. Per Anders Fogelström, Maria Sandel, Strindberg, Elin Wägner och Hjalmar Söderberg är några av Stockholms vägvisare."

Svennings ledare fortsätter med historien om okänsliga stadsplanerarens framfart i dennes ungdoms Malmö:

"Mycket av den gamla stadens minnen skulle bort och grävskopan var ett lydigt redskap"

²⁵ Nordin et al., 2011-11-22, sid. 8

²⁶ Svenning, 2011-12-11, sid. 2

Denna gång var det *"de röda patriarkerna"* som stod bakom grävskoporna. Nu i Stockholm bygger *"de blå patriarkerna (...)* lyxhotell, dyra fotbollsanläggningar utan fotbollslag och gallerior."

Enligt Svennings har nu den historielösa rivningsivern mött upp i Slussen:

Slussen kommer inte att bli en minnets plats; den utplånar det förflutna, stänger de vackraste utsikterna, river sönder den mjuka vy av vatten och stadsliv som man möter på vägen ner från August Palms gamla fattiga Glasbruksgata eller från Gamla stan. Slussen brutaliseras och förvanskas till en obegriplig, jättelik motorväg, som kantar Gamla stan.

De borgerliga politikerna som röstar för detaljplanen för Nya Slussen kommer därför enligt Svennings *"skövla en del av staden, [och] ... sudda ut platsens minne"*.

Även Kajsa Althén på Svenska Dagbladet gick till försvar för Slussens kulturhistoriska värden i ett tidigare skede under 2010²⁷, då i reaktion på hur förslaget såg ut innan omgestaltningen av Nya Slussen-förslaget som den numera gällande detaljplanen bygger på. Hon inledde sitt inlägg med att slå fast att *"Slussen är i högsta grad en fråga om kulturpolitik – den har på flera sätt pekats ut som en av landets mest skyddsvärda kulturmiljöer."* Hon utvecklade:

"Få kulturmiljöer erbjuder det innehåll som stadsrummet runt Slussen, en vardagens egen historiebok. Här finns Mariabergets 1700-tal, Söders äldsta stenhus från tidigt 1600-tal på bergssidan, modernismens KF-byggnader, Katarinahissen och glashuset i öster. Och i mitten skruvas bilar och bussar upp och ner i den trafikkarusell som är ett högst levande monument över bilsamhällets intåg på 1930-talet."

Althén menade att utformningen på förslaget (som det då såg ut) inte knöt *"an till "platsens själ", dess historia och särskilda kvaliteter"* och avslutar artikeln:

"Det är tillgången till vår historia som står på spel. Den gör något med oss, något som har betydelse. Den står för ett meningskapande som varar långt efter att vi och dagens politiker har försvunnit."

Tre år senare skriver hennes kollega Elisabet Andersson på Svenska Dagbladet en artikel om hur kulturvärden hanterats i Slussen-projektet.²⁸ I artikeln slår hon inledningsvis fast att kulturmiljön är central i Slussen projektet:

"Inte minst finns här en internationellt uppmärksammasd funkisanläggning, den omdiskuterade Slussenkarusellen, som ska bort".

I artikeln beskrivs ett händelseförlopp där två utredningar om konsekvenser på kulturvärdena som Nya Slussen skulle innebära (att ingå i den miljökonsekvensbeskrivning som skulle ligga till grund för beslut om detaljplanen) ratats av ansvariga tjänstemän på Stockholms stads exploateringskontor. Dessa skulle enligt artikelns uppgifter kommit fram till att förslaget genomförande skulle innebära alltför negativ påverkan på kulturmiljövärdena i Slussenområdet och det var först när man anlidade före detta planchef på länsstyrelsen, Carl-Gustaf Hagander, att

²⁷ Althén, 2010-06-23, sid 6

²⁸ Andersson, 2013-05-27, sid. 20-21

utföra kulturmiljökonsekvens-beskrivningen och denne kom fram till att nya Slussen endast skulle innebära "måttlig skada på kulturmiljön" som tjänstemännen på Stockholms stad nöjde sig. Carl-Gustaf Hagander uttalar sig i artikeln:

"- Detta är ju inte en absolut vetenskap, och därför kan man ha olika uppfattningar, säger Carl-Gustaf Hagander som påpekar att kulturmiljö handlar om så kallade omätbara värden."

Andersson fortsätter beskriva Haganders bedömningar av konsekvenserna för Slussens kulturmiljö:

"När Carl-Gustaf Hagander kommer fram till att Slussenprojektet innebär en måttlig skada på befintliga kulturvärden så skriver han bland annat att "inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader skadas". Han för också ett resonemang om att rivningen av Slussenkarusellen visserligen innebär oersättliga skador på en del av det som kallas Riksintresset Stockholms innerstad, det vill säga en kulturmiljö som klassats som riksintressant och som enligt lagen ska garanteras ett starkt skydd. Men han menar att skadorna mildras av att det på andra håll i Stockholm finns riksintressanta miljöer från samma tid som bevaras, nämligen LM-staden vid Telefonplan och Norra och Södra Ängby och Ålstensgatan i Bromma."

En annan Slussen-debattör, landskapsarkitekt Alexander Ståhle, ger ett annorlunda perspektiv på Kulturhistoriska diskursen i ett debattinlägg i Dagens Nyheter från 2011²⁹ som framförallt berör ett ifrågasättande av Slussen som utsiktsplats istället för en mötesplats och vistelseyta (vilket vi återkommer till). Han pekar på att:

"Det finns de som har upplevt Slussen före 1935, ett vackert stenlagt torg i kajplan, som säger att de känner sorg över dagens betongspagetti. Det ger perspektiv".

Utsiktsdiskursen

Av alla diskurser jag valt att kategorisera som berör olika debattörers syn på Slussen som plats eller vad Slussen bör vara (eller ofta förbli), är Utsiktsdiskursen den mest frekvent förekommande i de artiklar från de senaste fem åren som ligger till grund för den här diskursanalysen. Det var ursprungligen den befarade försämrade utsikten i Foster + Partners och Bergs Arkitektkontors version som de ansvariga kommunala nämnderna valde ut i maj 2009 som framförallt gav upphov till en massiv allmän kritik. Det omarbetade förslag, som den nu lagakraft vunna detaljplanen grundas på, innehåller förvisso betydligt färre utsiktsskymmande konstruktioner än det ursprungliga förslaget, men ändå är värnandet om de utblickar som finns på och omkring Slussen en återkommande utgångspunkt för synen på Slussen som plats och funktion för många debattörer. En intressant aspekt i debatten är den polemik som uppstått mellan debattörer som värnar utsikten och vyerna kontra dem som menar att Slussen i högre grad bör bli föremål för stadsliv, möten och vistelse. Den senare diskursen presenteras senare under rubriken Mötesplatskriteriet.

²⁹ Ståhle, 2011-12-24, sid 48

En insändarartikel i Dagens nyheter från våren 2010 författad av Gunilla Thelander³⁰, i egenskap av privatperson, är ett talande exempel på den kritik som uppstod mot Foster + Partners och Bergs Arkitektkontors ursprungliga förslag med förankring i Utsiktsdiskursen:

"Förslaget är fullständigt okänsligt inför en av de mest hänförande utsikter vår huvudstad kan uppvisa; den man har från Södermalmstorg. Denna vidunderliga vy som sträcker sig från Norr Mälarstrand över Stadshuset till Gamla stan och vidare över vattnet mot Nacka vill de styrande bygga för med ett antal hus så att endast en glimt av utsikten blir kvar."

Insändaren ger sin syn på att Södermalmstorg på Slussen i informationsmaterial framtaget i samband med förslaget beskrivs som ett torg med begränsade rekreativskvaliteter:

"De som formulerat sig så torde vara fullständigt okänsliga inför vidden av ordet rekreation. Rekreation betyder inte enbart omedelbar tillgång till en caffelatte och en inplastad macka. Rekreation är faktiskt fortfarande också möjligheten att bara stilla stå och blicka ut över en stadsbild som fångar både ung och gammal, stockholmare såväl som turister."

Skönhetsrådet i Stockholm ratade förslaget framför allt på grund av den omfattande bebyggelse som planerades längs med hela södra sidan av Södermalm mot vattnet, vilket Skönhetsrådet ansåg skulle ge Slussen intrycket av en flodmynning. Skönhetsrådets sekreterare Martin Rörby intervjuades i Dagens Nyheter i mars 2010:³¹

"Stockholm är ingen flodstad, som så många andra i världen, utan Stockholm ligger mitt i mötet mellan havet och en stor sjö. Att släta och bygga igen den särarten är att förstöra den kanske viktigaste biten av Stockholms inneboende kapital, själva skärgårdsstaden med sitt dramatiska landskap och sina magnifika utblickar".

Skönhetsrådet använder alltså Utsiktsdiskursen inte bara för att värna utsikten från själva Slussen utan även hur platsen i sig påverkar utsikten i hela staden.

Några få dagar innan Skönhetsrådets uttalande har man på ledarsidan i samma tidning³² redan deklarerat att:

"Nu handlar det inte om att kämpa för att bevara de klöverbladsformade betongramperna eller om att till varje pris förpassa tunnelbanan och Centralbrons motorled ned i underjorden. Nu handlar det om den vidsträckta utsikten över Gamla stan och vattnet."

Anders Sundström på Dagens Nyheter³³ ser utsikten från Slussen som en rättighet för alla invånare i staden:

"Slussen av i dag må vara ett trist blåshål med en tvivelaktig charm blandad med allmänt förfall, vittrande betong och en avgasmättad bussterminal. Men det är en väldigt central plats i Stockholm med en öppenhet och en vy som alla kan uppleva, inte bara den som köpt sig en etagevåning, sitter i kontor intill vattnet eller har hittat bord på en uteservering med sjöutsikt."

³⁰ Thelander, 2010-03-27, sid. 50

³¹ Boldemann, 2010-03-30, sid. 50

³² Sundström, 2010-03-25, sid 9

³³ Sundström, 2010-03-25, sid 9

Full fart i Slussen-debatten tog det efter att Olof Hultin, dåvarande chefredaktör för tidskriften Arkitektur, kommit till förslagets försvar när han i sin debattartikel *"Se möjligheterna istället!"* i Dagens Nyheter senare samma år³⁴ uppmanade Slussen-kritikerna att göra just detta. Han menade att förslagets förtjänster främst ligger i att skapa en målpunkt, med offentliga rum, lämpade för vistelse och inte enbart som förbifart och utsiktspunkt och bekänner härmed färg som förespråkare för Mötesplatskriteriet (se nedan). Han lyckas reta gallfeber på förespråkarna för Slussens utsikter med följande rader om utsikt kontra rumslighet:

"Gator och bebyggelse definierar nya offentliga rum och torg för ett nytt urbant liv här. Visst, upplevelsen blir väsensskild från dagens ganska banala panoramavy. Nu blir rummen mer slutna, utblickarna trängre och mer dramatiska i smalare gatt ut mot Mälaren och Saltsjön. Att ta bort bebyggelse försämrar förslaget ur denna aspekt".

Hultin frågar trotsigt utsiktsförespråkarna:

"Men allvarligt talat, hur många människor beger sig till det blåsiga betongflaket vid Slussen för att beundra utsikten?"

Kritiken mot Hultins inlägg lät inte vänta på sig. I den replikkedja som följde i samma tidning kan exempelvis konstnärens KG Nilssons debattinlägg³⁵ få demonstrera den motkritik Utsiktsdiskursens företrädare framförde mot Hultins inlägg:

"Den öppenhet som kännetecknar stadsbilden när man kommer från Hornsgatan eller Götgatan beskrivs som en "ganska banal panoramavy". Det torde vara en upplevelse som inte delas av särskilt många. Istället framhävs ofta den frihetskänsla som infinner sig inför denna utblick och kontakten med det ursprungliga skärgårdslandskapet: Skepps-, Kastell- och Beckholmarna och Djurgårdslandet i samspel med vattnet."

Ett annat inlägg författat av fyra arkitekter³⁶ ifrågasätter lämpligheten i helt slutna rum uppe på Södermalmstorg som Hultin förespråkar när denne försvarar förslagets utformning. De menar att rumslighet och vyer mot vattnet visst låter sig kombineras, och till och med att detta redan är vanligt förekommande på andra platser i huvudstaden:

"Inte för inte är det istället så att Stockholms framträdande platsbildningar drar sig in ifrån vattnet och bildar tresidigt skyddade rum: Kungsträdgården, Gustav Adolfs torg, Kungsholms torg. Slussen är stadsbyggandets gåva till Södermalmsborna och kännetecknas redan idag av just denna egenskap att sammanlänka stad och vatten genom ett indraget rum varifrån man blickar utåt."

Kritiken mot den förlorade utsikten fick följden att flertalet byggnader togs bort eller krymptes i det omarbetade förslag som ligger till grund för den plan som antogs hösten 2011. I Alexander Ståhles artikel senare samma år³⁷ (som vi redan behandlat i delar tidigare) kommenterar denne kritiken som uppstod mot det ursprungliga förslaget och menade att debatten kommit att handla alltför mycket om vad som skulle tas bort för utsiktens skull:

³⁴ Hultin, 2010-05-31, sid 10

³⁵ Nilsson, 2010-06-05, sid 18

³⁶ Lewan et al., 2010-06-03, sid 11

³⁷ Ståhle, 2011-12-24, sid. 48

"I utställningsförslaget avlägsnades följaktligen flera byggnader, en gångbro samt en bussterminal som flyttades in i Katarinaberget. Men, är det inte något mystiskt med detta utsiktsargument? Är verkligen de som har hävdade att nya byggnader blir "en mur" verkligen intresserade av utsiktsmöjligheterna? Skulle vi riva vackra viktiga byggnader som Stadshuset eller Stadsmuseet för att få bättre utsikt?"

I likhet med Hultins resonemang menar Ståhle vidare att utsikten inte blir sämre i och med det nya förslaget, bara annorlunda, med fler utsiktsplatser och stråk.

Kritik mot den omarbetade planen med färre byggnader som ligger till grund för nu gällande detaljplan, som använder Utsiktsdiskursen som utgångspunkt eller åtminstone som en av de huvudsakliga grunderna för sin kritik har dock inte heller saknats i debatten. Det är främst kontorsbebyggelsen i områdets östra del framför KF-husen samt glasbebyggelsen uppe på Södermalmstorg som är föremål för kritik i debatten. Exempelvis kan nämnas arkitekt Tomas Lewan och konsthistoriker Beate Sydhoffs debattinlägg i Svenska Dagbladet³⁸ samma dag som detaljplanen antogs i kommunfullmäktige (12 december 2011) där författarna efterlyser analys av:

"det slumpartade kontorskvarteren framför KF-husen. Byggnaderna blir förödande både för Stockholms mest klassiska stadsrum vid Strömmen och för utsikten i dess mest klassiska riktning – inloppet från Östersjön".

Författarna saknar även analys *"av den omfattande glasbebyggelsen på själva Slussen. Denna kommer att bli allt annat än transparent eller osynlig och skydda vyerna"*.

Även kompositören Benny Anderssons uppmärksammade inlägg i debatten i form av ett öppet brev till Sten Nordin³⁹, använder i allra högsta grad Utsiktsdiskursen när han frågar Nordin:

"Tycker du att utblicken från Slussen över Saltsjön kan göra detsamma? Eller vill du hellre ha några kontorshus där? Finns det verkligen någon som håller med dig, bortsett från dem som du avser att ge i uppdrag att bygga?"

Men det har såklart även funnits andra i debatten som inte varit lika upprörda över den förlorade utsikten. Ulrika Stahre på Aftonbladet skriver exempelvis på kultursidan den 11 maj 2011⁴⁰ att:

"Slussen är en sorts ingenting, inte nödvändigtvis älskad för det den är, utan för det som ligger nära. Utsikten, byggnaderna i Gamla Stan, Peter Myndes backe. (...) Jag tillhör dem som gärna sett mer av spektakel, fler bostäder, mer utpräglad stadsmiljö. Utsikt får man alltid någonstans ifrån."

Mötesplatskriteriet

Inför den planerade omgestaltningen av Slussen var en ledsagande punkt för ansvariga politiker att Slussen i högre grad än idag skulle bli en plats som människor vill och har anledning att vistas på. Dåvarande stadsbyggnadsborgarrådet Kristina Alvendal skriver inlägget *"Slussen ska bli en*

³⁸ Lewan et al., 2011-12-12, sid. 6

³⁹ Andersson, 2011-11-21, sid. 55

⁴⁰ Stahre, 2011-05-11, sid 4

plats där man stannar” i Svenska Dagbladet i början av 2009 där hon presenterar fem krav som staden ställer på de bearbetningar av arkitektkontoret Nyréns vinnande Slussen-förslag från år 2004 vilka staden beställt året innan. Ett av dessa krav är att skapa liv på platsen genom inrättande av olika verksamheter som skall leda till att platsen lever under dygnets alla timmar. Hon avslutar inlägget:

”Idag är Slussen en plats som många tar sig ifrån så fort som möjligt. Väldigt få av de hundratusentals människor som passerar platsen idag har något ärende dit eller anledning att stanna där. I framtidens Slussen ska detta förändras. Slussen ska bli en verklig mötesplats där stockholmare och turister kan njuta av vår vackra stad oavsett årstid eller tid på dygnet”⁴¹

Diskussionen om i vilken grad Slussen bör fungera som vistelseyta och mötesplats kallar jag här för Mötesplatskriteriet efter Alvendals kravlista.

Stadslivsanalytikerna Lars Marcus och Alexander Ståhle från konsultföretaget Spacescape som anlits av staden för att göra stadslivsanalyser på de fem förslag som då tagits fram, skriver i ämnet i samma tidning några dagar efter Alvedals artikel om de problem som nuvarande Slussens utformning ger upphov till vad gäller stadslivet:

”Här blev det tydligt hur ett bevarande av klöverbladslösningen skapade allvarliga begränsningar för stadslivet. Detta beror på att Slussen idag har mycket lite bebyggelse, vilket skapar ett stort glapp mitt i Stockholms innerstad, men också på att platsen är mycket komplicerad att röra sig i och saknar generösa vistelsezoner. I förlängningen skapar detta dåliga förutsättningar för folkliv, handel och upplevelsen av trygghet.”⁴²

Några som inte nödvändigtvis delade stadens politikerns önskan om ett Slussen som mötesplats var Skönhetsrådet i Stockholm. Några dagar efter Kristina Alvendals nämnda artikel publicerades i samma tidning deras debattinlägg där de menade att Slussen är och bör förbli en plats för rörelse och genomfart snarare än en mötesplats och vistelseyta. Författarna skriver:

”Ska Slussen vara en kommunikationsplats, eller den mötesplats Kristina Alvendal efterlyser (13/1)? Det ena behöver inte utesluta det andra. En stor del av året är det dock kyliga vindar som dominerar området vilket inte gör det piazza-liknande folkliv som förutskickas i de fem förslagen särskilt realistiskt. Rådets uppfattning är därför att Slussen även i framtiden främst ska få präglas av rörelse och flöden. Det man tillför i form av verksamheter och byggnader bör stödja en sådan karaktär.”⁴³

Som redan nämnts under Utsiktsdiskursen fick det ursprungliga förslaget av Foster + Partners och Berghs arkitektkontor utstå en enorm kritik mot de många byggnader som skymde sikten från Slussen. En stor del av kritiken låg också i vad människor upplevde som kommersialisering av en allmän plats då flera av då planerade byggnaderna skulle innehålla kommersiella verksamheter. Vissa menade därmed att det låg ekonomiska intressen bakom stadens re-lansering av trafikplatsen Slussen som en mötesplats. I en artikel i Svenska Dagbladet från juni 2010 uttalar sig Bosse Bergman, stadsbyggnadshistoriker:

⁴¹ Alvendal, 2009-01-13, sid. 8

⁴² Marcus et al., 2009-01-21, sid 8

⁴³ Brummer et al., 2009-01-16, sid 6

*"Man har trissat upp idén om Slussen som en oerhört viktig mötesplats för folk. Projektet ska lösa trafikfrågan, men det är väldigt dyrt att ersätta nuvarande Slussen. Då måste man ha exploatering och nya verksamheter, och för att motivera det så bygger man upp idén om Slussen som en nod för stadslivet i Stockholm"*⁴⁴.

Inför beslut i fullmäktige att anta planen nästan tre år senare, då med betydligt mindre bebyggelse i den uppdaterade planen, återkommer stadens då ansvariga politiker till Mötesplatskriteriet under rubriken "Dagens Slussen måste rivas!" i en artikel i Svenska Dagbladet. De ansvariga borgarråden skriver:

*"Vi vill att stockholmarna i den framtida Slussen ska få en plats dit man gärna kommer för att träffas och tillbringa en stund, oavsett årstid och tidpunkt. En plats för vardagsärenden på väg hem från jobbet. En plats för kulturupplevelser, för möten - över en kopp kaffe, en trerätters middag eller på en bänk i solen."*⁴⁵

De avrundar inlägget:

"Slussen är viktig och Slussen berör. Det är Stockholms största knutpunkt efter T-centralen, men också en plats för möten, utsikt, nöjen, kultur, och shopping. Nya Slussen kommer att vara allt detta men också mycket mer."

Andra ställer sig frågande inför huruvida den plan som till slut antogs verkligen ger förutsättningar för ett myllrande stadsliv, en plats där stadsborna väljer att vistas någon längre tid. Dan Hallemar kommenterar exempelvis torrt den nya planen på kultursidan i Expressen dagen efter den antogs i kommunfullmäktige december 2011 med följande ord:

*"På den reviderade plankartan för Slussen syns i centrala delarna ordet "torg" fyra gånger. Och det på en plats som i dag präglas mer av rörelse än av stillastående. Vem ska fylla alla torgen, alla platserna?"*⁴⁶

Eller som arkitekt Rasmus Waern, en debattör som vid flera tillfällen förespråkat en mer stadsrumalstrande utformning av Slussen med fler byggnader, skrev i Dagens Nyheter våren 2010:

*"Planen är full av överstora ytor i blåsiga och bullrande lägen. Poängen med att bygga hus på Slussen är de möjligheter till dramatiska kontraster mellan intimitet och öppenhet de skapar. Den diffusa fördelningen av hus ger platsen en olustig känsla av företagspark, sämsta tänkbara förebilden för en plats som skall tas över av människor."*⁴⁷

Klimathotsdiskursen

En central aspekt av Slussen är ju såklart dess faktiska, mest ursprungliga och grundläggande funktion; att reglera vattennivåerna i Mälaren samt att slussa båtar mellan saltsjön och Mälarens vatten som stora delar av året har olika vattennivåer. Ett av huvudkriterierna för utformandet av

⁴⁴ Andersson, 2010-06-21, sid. 4

⁴⁵ Nordin et al., 2011-11-22, sid 8

⁴⁶ Hallemar, 2011-12-13, sid. 6

⁴⁷ Waern, 2010-04-27, sid. 53

nya Slussen har från början varit att höja Slussens avrinningskapacitet för att förhindra översvämningar i Stockholm och Mälardalen i framtiden.⁴⁸ Den nya anläggningen innebär en kapacitetsökning från dagens 800 till runt 2000 kubikmeter i sekunden och skall utöver minskade översvämningrisker även minska risken för låga vattenstånd i Mälaren och saltvatteninträngning som äventyrar dricksvattnet för över 2 miljoner människor i Mälardalen. Kapacitetsökningen förväntas motsvara behoven med hänsyn tagen till höjda havsnivåer och landhöjningen i 100 år framöver.⁴⁹

Ingen i debatten har ifrågasatt nödvändigheten i att anpassa den nya slussen-anläggningen till de behov som beräknas krävas för att avstyra översvämningrisker och förstört dricksvatten i framtiden. Den debatt som uppstått i ämnet har i så fall handlat om att Nya Slussens planerade anläggning möjligen måste hysa ännu större kapacitet.⁵⁰ Min poäng med att lyfta in klimathotet som en diskurs i den här analysen om hur en plats debatteras är dock att när det har handlat om förödande översvämningar, blir diskussioner om mötesplatser, neonskyltar och utsikt effektivt sätta ur spel. Framförallt har ansvariga politiker använt sig av Klimathotsdiskursen för att styra bort fokus från andra platsrelaterade diskurser. I november 2011 några veckor innan den starkt kritiserade detaljplanen för nya Slussen antas i kommunfullmäktige skriver borgarråden Regina Kevius och Sten Nordin i Svenska Dagbladet:⁵¹

"Under ytan finns ett av Mälarens få utflöden till Saltsjön och den nya sluss som ska byggas är en viktig del av Mälarens reglering de kommande 100 åren. Risker för översvämningar är påtaglig och hotar både värdefulla kulturmiljöer och viktig infrastruktur. Enligt SMHI säkras det liggande förslaget Mälaren mot översvämningrisker och inflöde från Östersjön de närmaste 100 åren. Därmed säkras också dricksvattnet för två miljoner människor i hela Mälardalen."

Politikerna synes här vilja styra vår syn på Slussen till att handla om dess funktion - upprätthållandet av Mälardalens alla invånares hälsa. Inte om kulturmiljö och skymmande vyer.

Behovet av att uppgradera slussen-anläggningen har även använts som en brådsakande faktor som ger legitimitet till argumentet att de som inte delar bilden av Slussen som Nya Slussen-förslaget förespråkar agerar oansvarigt när den försöker stoppa planen. Efter att Socialdemokraterna inte längre stödjer planerna på Nya Slussen på grund av framförallt förstörda utsikter och befarad ökad trafik till Gamla Stan, så svarar moderata trafikborgarrådet Ulla Hamilton på frågan i Svenska Dagbladet hösten 2011,⁵² om det inte är en stor risk att börja bygga Nya Slussen utan stöd av oppositionen:

"Den största risken tar nog Socialdemokraterna själva som kommer att dra på sig en översvämningdebatt om det blir förseningar".

⁴⁸ Alvendal, 2009-01-13, sid. 8

⁴⁹ Länsstyrelsen, 2011, Sid. 29

⁵⁰ Se exempelvis Rudin et al., 2012-07-15, sid 6

⁵¹ Nordin et al., 2011-11-22, sid 8

⁵² Hellekant, 2011-09-05, sid 4

Förfalldiskursen

*"Dagens Slussen är uttjänt och måste rivas. Den betongmodernistiska vision som Slussen byggdes i har vittrat sönder, både som delad vision hos stockholmarna och som teknisk konstruktion. Betongen faller sönder och grundläggningen sätter sig allt mer."*⁵³

Som de ansvariga borgarråden Regina Kevius och Sten Nordin konstaterar i citatet ovan så är det grundläggande skälet för en ombyggnad av Slussen att den som konstruktion är uttjänt och därför måste renoveras/byggas om från grunden. Problem med grundläggningen resulterar i att Slussen sjunker sakta för varje år som går och betongen i konstruktionen är föremål för stora frostsador då den inte tål vägsalt i den utsträckning som används idag. Den fukt som därmed tränger in gör även att armeringen rostar⁵⁴. Detta faktum har ju såklart även varit ett ofta förekommande tema i den debatt som rört utformandet av Slussen.

Den sista diskursen jag utkristalliserat ur debatten kallar jag således för Förfalldiskursen. Den inbegriper utöver utgångspunkten att Slussen rent tekniskt håller på att förfalla även den bild av Slussen som en förfallen plats som förekommit i debatten. Ingen som besöker Slussen idag kan förneka att den efter årtal av upphört underhåll är en riktigt risig plats på sina ställen. Bilden av Slussen som en nedgången, mörk och förfallen plats har på flera ställen dykt upp i debatten.

Det tekniska förfallet har särskilt använts av stadens politiker och tjänstemän för att påpeka vikten i en skyndsam ombyggnad. Projektansvariga Andreas Burghauser och Martin Schröder konstaterar effektivt i Dagens Nyheter⁵⁵:

"Just nu kostar underhållet 10 - 15 miljoner kronor om året, för att hålla Slussen säker fram till ombyggnad. Det är dubbelt så mycket som underhållet av stadens alla andra broar tillsammans."

De debattörer som använder Förfalldiskursen i den mening att platsen är förfallen använder ibland en ganska suggestiv språkbild för att måla upp en känsla av hur riktigt illa Slussen är idag. I december 2011 skriver exempelvis Stockholmskrönikören Viktor Barth-Kron målande om sin syn på Slussen i Dagens Nyheter⁵⁶ i reaktion mot den bevarandedebatt som då var som mest frekvent:

"En grå bilkarusell från en annan tid, som effektivt håller folk borta från vattnet (och det mesta annat). Vindlande, mörka gångar där ingen utan ljusskygg agenda kan trivas. En terminal där de positiva tankar om dagen som man byggt upp under frukosten mosas under tyngden av miljoner resenärers ansamlade ångest."

Andra har använt ännu mer färgstarkara ordalag när de ger sin syn på dagens Slussen med förhoppningen om en förbättring:

⁵³ Nordin et al., 2011-11-22, sid. 8

⁵⁴ Rothenborg, 2013-03-13 [online]

⁵⁵ Burghauser et al., 2011-12-07, sid 14

⁵⁶ Bart-Kron, 2011-12-10, sid. 52

*"Jag älskar inte gallerior, men kunde ge mig jävelen på att det i vanlig ordning skulle bli gnäll när något förfallet äntligen byggs bort för något bättre. (...) då vi ju slipper se detta supersunkiga sorgebarn."*⁵⁷

Det finns dock de som ifrågasatt argumentet att man måste bygga något nytt (och det fort) bara för att man måste renovera själva konstruktionen:

*"Slussen är idag ett slitet och söndervittrat monument, men mycket av det som fanns kan återerövrats, poleras fram eller återskapas. (...) Man kan inte utgå ifrån att något är alltigenom dåligt därför att det är gammalt och slitet. Det är alltför naivt att tro att något blir bättre bara för att det är nytt."*⁵⁸

Landskapsarkitekt Petter Hauffman intervjuas i Svenska Dagbladet⁵⁹ och förespråkar då en renovering istället för rivning och ställer sig kritisk till den sanning som förmedlas av stadens politiker och tjänstemän att Slussen måste rivas och byggas upp från grunden:

"Jag förstår inte hur alla kan köpa en sådan typ av retorik. Alla har tagit detta som en sanning. (...) När man börjar titta på det här så inser man också att man kan ifrågasätta bilden av Slussen som ett sjunkande skepp".

⁵⁷ Mortensen, 2013-10-03, sid. 24

⁵⁸ Bjurström et al., 2011-11-23, sid 8

⁵⁹ Andersson, 2011-06-01, sid. 5

4. DISKUSSION

Ovan har jag presenterat resultaten av min analys av Slussendebatten. Ur 252 artiklar har jag sökt ta reda vilken syn på Slussen aktörerna i debatten gett uttryck för och vilka har aktörerna i debatten varit. Av 196 aktörer har 136 varit män och 60 kvinnor. En uppskattning av aktörernas etnicitet och ålder är att mycket få av aktörerna är under 30 år eller har utomeuropeiskt ursprung. Aktörerna har även kategoriserats utifrån vilken befattning eller egenskap de uttalat sig. Dessa har varit (uppräknad i fallande ordning med den mest frekventa befattningen/egenskapen först);

Sakkunnig, Privatperson, Politiker, Journalist och Tjänsteman.

Debattinnehållet har kategoriserats i åtta diskurser/synsätt som berör synen på Slussen som plats (uppräknad i fallande ordning med den mest frekventa diskursen/synsätt först); Utsiktsdiskursen, Infrastrukturdiskursen, Kulturhistoriska diskursen, Möteskriteriet, Klimathotsdiskursen, Förfalldiskursen, Regionsperspektivet och Tillväxtdiskursen, vilka har redogjorts för och åskådliggjorts i avsnittet ovan.

Nedan diskuterar jag först diskurserna; varför de har varit relevanta kategorier för min analys, hur de förhåller sig till varandra och vilka aktörer som förespråkat eller diskuterat vissa diskurser. Hur har olika aktörer använt de åtta diskurserna i debatten för att stödja sina argument och söka bilda allmän opinion för sin syn på Slussen som plats? Jag diskuterar avslutningsvis aktörerna i debatten; vilka har kommit till tals och hur pass representativa eller inte är de för befolkningen i stort.

Debattdiskurserna

Min poäng med att definiera den första diskursen i debatten, **Regionsperspektivet**, var att visa på hur synen på en plats ändras när man byter skala på perspektivet. När någon drar upp skalan på debatten om en plats kan denne påstå:

- antingen att debatten inte alls handlar om platsens utseende eller innehåll utan egentligen handlar om något mycket större (och viktigare) som ligger utanför själva platsen alternativt (eller i kombination med);
- att de som bör få bestämma över platsens utformningen är många fler eller till och med några helt andra.

De tre exempel på användandet av Regionsperspektivet jag tagit upp i den här uppsatsen är alla exempel på hur författarna försökt göra just detta:

I mitt första exempel jag tagit upp⁶⁰, vilket även tangerar den Kulturhistoriska diskursen, vill författaren få gehör för sina argument för olika befärade trafikproblem med det nya Slussen (som i sig synes vara helt legitima på egna grunder) genom att mena att "vi" (svenska dagbladets läsare förmodar vi) måste inse att vi inte självvårdligt kan styra över Slussens framtid då platsen är av internationellt intresse – av världsklass. Författaren använder här alltså det andra ledet av Regionsperspektivet och utökar kretsen som bör få uttala sig i frågan (och minskar därmed "vår"

⁶⁰ Lindgren, 2011-06-18, sid. 5

egen makt). Detta grepp förekommer i debatten på ett flertal ställen och nästan alltid i kombination med ett förespråkande för ett bevarande av gamla Slussens utformning.

I det andra exemplet som presenterades⁶¹, det vill säga männen som representerar "näringslivet", använder Regionsperspektivet när de argumenterar för att bygga inom en drygt 80 år gammal detaljplan för att förkorta ombyggnadstiden för att på så sätt undvika menlig åverkan på ekonomin i regionen. De menar att näringslivet därför inte vill ha nya Slussen. Med tanke på listan av författare som många av dem bor i Nacka/Värmdö utanför Stockholm hade nog rubriken "Boende i Nacka- Värmdö vill inte ha nya Slussen" varit mer hederligt i sammanhanget (än att "näringslivet" inte vill ha den). Då hade också regionsperspektivet på riktigt varit relevant då Slussen onekligen är en viktig knutpunkt för många som bor utanför Stockholm som därför också har skäl att uttala sig i en platsdebatt om Slussen.

Jan Hietalas artikel⁶² flyttar effektivt bort fokus från eventuella utsiktspunkter och levande torg i kajplan och pekar på ett skriande behov av att se Slussen från ett större, regionalt perspektiv. Stora infrastrukturella lösningar måste till på andra ställen än Slussen. Det indirekta resultatet av det synsättet blir då paradoxalt nog att Slussen som plats kan diskuteras utifrån andra rent platsspecifika diskurser. Hietala har snarare flyttat en del av debatten någon annanstans än perspektivet på Slussen.

Jag menar alltså att även om just denna diskurs inte är den frekvent mest förekommande kan den vara ett effektivt sätt att styra debatten om en plats, och därmed allmänhetens fokus, i den riktning författaren vill ha den.

Tillväxtdiskursen är den som är minst frekvent använd enligt min kvantitativa frekvensanalys, men fortfarande relevant då den konsekvent används av stadens ansvariga politiker. Genom att framställa befolkningsökningen som något eftersträvänsvärt men samtidigt framhäva att de tar ansvar för den förväntade befolkningsökningen vid planeringen av Slussens framtid skapar de legitimitet för stadens förslag på utformningen av platsen. Egentligen har ju befolkningsökningen i sig ganska lite att göra med utformningen av Slussen som plats då inga nya bostäder planeras inom planområdet.

Det utesluter dock inte att diskursen används av stadens politiker i debatten ändå – här som underlag för stora satsningar på kollektivtrafiken. Det gör då inte så mycket att vad stadens förslag går ut på för nya Slussen (om man bortser från den nya bussterminalen) främst handlat om minskade antal körfält, nya stadsrum och plats för verksamheter. Tillväxtdiskursen kan också som jag visat exempel på, användas som ett verbalt slagträ för att slå undan vurmanden för framförallt kulturhistoriska värden. Vem har tid för fornlämningar och pittoreska funktionslösningar när staden växer så det knakar, synes förespråkarna för Tillväxtdiskursen resonera.

En liknande krisaspekt kännetecknar flera debattörers användande av **Klimathotsdiskursen**. Det är bråttom att rädda Mälardalens invånare från översvämningar och saltinträngning i dricksvattnet. I denna diskurs som också har tydliga drag av Regionsperspektivet, kan debattörerna alltså lyfta debatten från platsspecifika aspekter som utformning och vyer till att

⁶¹ Gardell et al., 2013-04-26, sid. 6

⁶² Hietala, 2012-02-03, sid. 40

handla om uppfyllandet av ett behov som i princip ingen i debatten haft anledning att ifrågasätta nödvändigheten av.

En mycket omfattande diskurs i debatten har rört infrastrukturens roll i och omkring Slussen (**Infrastrukturdiskursen**). Denna diskurs har ju nära släktskap med Tillväxtdiskursen och Regionsperspektivet med den skillnaden att Infrastrukturens diskurs mer konkret säger något om hur aktörerna som använder den ser på platsen – mer som en funktion än en faktisk plats. Slussen är ingen plats att uppehålla sig på – utan skall snarare göra skäl för sitt namn och slussa personer, cyklar och bilar vidare in i, ut ur och vidare i staden. Det kan då kvitta hur många uteserveringar eller utblickar där finns.

Flera av dem som debatterat Nya Slussen-förslaget utifrån Infrastrukturdiskursen är oroade över den planerade trafiklösningen. Den kommer på ett eller annat sätt skapa kaos i staden menar de. Man kan tro att de som använder infrastrukturdiskursen pratar om en helt annan plats än exempelvis de många som debatterar under parollen Utsikten eller den Kulturhistoriska diskursen. Intressant nog är de flesta inom dessa tre vitt skilda grupper ändå emot den plan som nu vunnit laga kraft.

Den **Kulturhistoriska diskursen**, **Utsiktdiskursen** och **Mötesplatskriteriet** är de diskurser som berört utformningen av Slussen som plats vad gäller innehåll, intryck och uttryck. Det två senare kan ganska tydligt ses stå som motpolsideal i debatten, särskilt innan Nya Slussen-förslaget ritades om 2011. Man kan konstatera att Utsiktskursen alltså gick vinnande ur den debatten då de flesta byggnader från det ursprungliga förslaget antingen helt tagits bort eller krympts. Med inrättandet av en park, de många planerade uteserveringarna och verksamheter i glashusen som planeras på Södermalmstorg får man dock ändå säga att Nya Slussen även kommer präglas av Mötesplatskriteriet. Kulturhistoriska diskursens anhängare får väl ses som debattens stora förlorare då det nu i och med detaljplanens ikraftträdande innebär att Slussens klövermodell från 1935 kommer att rivas.

Härmed har avslutningsvis **Förfalldiskursens** anhängare nått framgång. Det är såklart svårt att avgöra i vilken mån de olika diskurserna påverkat den allmänna synen på Slussen men jag tror att kombinationen av att ha upphört med annat underhåll än det allra mest nödvändiga i decennier med en kommunikation utåt sett från stadens sida som understrukt platsens förfall kan ha påverkat människors bild av att något måste göras med Slussen inom en snar framtid och därför inte motsätta sig en ombyggnation av platsen. Men att slussens tekniska konstruktion är utjänt innebär ju i sig inte nödvändigtvis att man bör bygga det ena eller det andra utformningen. Utan endast att man måste renovera själva anläggningen.

Debattens aktörer

Vad gäller könsfördelningen på debattörerna har vi kunnat konstatera att drygt 2/3 av de som uttryckt en åsikt om vad Slussen är eller bör vara för plats är män. Detta trots att båda stadsbyggnadsborgarråden har varit kvinnor under perioden. Av den anledningen är just kategorin Politiker den enda med en förhållandevis jämn könsfördelning, medan den i kategorin Sakkunniga, som också är den största gruppen är hela 4/5 män. Vad anledningarna till detta kan vara finns inte belägg för att gå in på inom ramen för den här uppsatsen. Vi kan däremot konstatera att utifrån den analys som presenterats här, av de som uttalat sig i debatten och

därmed fått sin syn på Slussen som plats publicerat till miljontals läsare, utan att ha en formell befattning som direkt hör till planprocessen, är 71 procent män.⁶³

Jag har även valt att belysa debattens aktörer utifrån ett etniskt perspektiv. Inom ramen för den här analysen har som nämnts inte funnits möjlighet att undersöka detta i någon djupare aspekt, men det går generellt att konstatera att i princip samtliga debattörer som i de fyra största dagstidningarna i Stockholm uttalat sig om Slussen som plats har relativt svenskklingande namn.

Vi har även kort berört åldersrepresentativiteten på debatten. Utan att dra några exakta slutsatser vad gäller artikelförfattarnas ålder då detta heller inte har kontrollerats i analysen (även om en kvalificerad uppskattning är att den övervägande majoriteten åtminstone uppnått 30 år eller äldre) kan vi åtminstone konstatera att antalet barn och ungdomar, de som verkligen kommer att leva med det framtida Slussen, inte fått ge sin bild av vad Slussen bör vara för plats representerad i den här debatten.

Det skall nämnas att mycket debatt och opinion vad gäller Slussen skett utanför de traditionella medierna som inte har legat till underlag för den här uppsatsen. Möjligtvis och förhoppningsvis har många fler ur de grupper som varit underrepresenterade i debatten i dagspress fått komma till tals där.

Den kanske allra mest intressanta siffran i min analys tycker jag är antalet så kallade sakkunniga som uttalat sig om Slussen. 63 stycken. Det är den ohotat största aktör-grupperingen. 50 procent fler sakkunniga än politiker har uttalat sig om Slussen som plats. Tre gånger fler än de tjänstemän som arbetat i årtal med planerna. På ytan kanske inte det ter sig särskilt konstigt. Det kan tyckas helt naturligt att arkitekter, kulturgeografer och stadsforskare är särskilt lämpade för uppgiften och därför till och med bör beredas utrymme att uttala sig i offentliga diskussioner om stadsbyggnad. Särskilt för att skapa debatt utanför de formella processerna som så få får eller tar sig tillgång till. Jag tror dock att man ibland riskerar att ge dessa personers åsikter och argument en alltför hög dignitet i förhållande till andra som inte presenterar sina argument iklädda auktoriteten av en viss yrkesgrupp.

Min personliga erfarenhet av att under åren ha följt slussen-debatten på avstånd är att man relativt obetänksamt gett de Sakkunnigas åsikter i debatten en högre auktoritet än privatpersoner eller kulturpersonligheter samtidigt som man inte läser in samma partiskhet som hos tjänstemän och politiker. Rimligtvis är dessa personers syn på allmänna platser baserad på samma värderingsstyrda grunder som alla andra aktörers.

⁶³ Av Sakkunniga, journalister och privatpersoner.

5. AVSLUTANDE REFLEKTION

Min analys av debatten i den här uppsatsen har tydligt visat hur en och samma plats kan ha helt skilda betydelser för människor. Beroende på hur vi pratar om en plats, vilken aspekt av den vi väljer att belysa så kan vi komma till väldigt olika, om än alla lika logiska och riktiga, slutsatser om vad som är platsens förtjänster eller svagheter.

Denna omständighet anser jag vara särskilt viktig att ta med sig som planerare och arkitekt i relation till planprocesser och allmänna platsdebatter. Ett visst diskursanvändande i en debatt bör inte tas för givet som den enda eller ens den rätta aspekten att belysa i en syn på vad en plats är eller bör bli. Ofta kan debattaktören ha ett syfte med användandet av en viss diskurs.

Man gör därför klokt i att förhålla sig kritisk till avsändaren av en bild av en allmän plats. Först då har man möjlighet att bedöma vad personen grundar sina argument på. Men man bör också som yrkesverksam så kallad Sakkunnig vara införstådd med, och i offentliga sammanhang kanske också vara öppen med, att också ens egen syn på en allmän plats i slutändan baseras på personliga värderingar.

Alla de diskurser/synsätt jag tagit upp i den här uppsatsen har därför lika mycket bäring var för sig i synen på en plats. Utmaningen är ju dock för arkitekter och planerare att alla diskurser och synsätt måste appliceras på platsen och kombineras för att få ett så bra och demokratiskt resultat som möjligt. I den bedömningen ligger att ta i beaktande hela stadens invånares behov, inte bara dem som kommer till tals i en allmän debatt i dagspress.

Vad Slussen anbelangar har efter många års hårda debatter och omarbetade förslag en ny detaljplan vunnit laga kraft och i och med att Socialdemokraterna uttalat att de inte tänker riva upp detaljplanen vid eventuell valvinst hösten 2014, ser tiden ut för Slussen, såsom det ser ut idag, vara räknad.⁶⁴ Många har menat på att det förslag som nu blivit fastslagen detaljplan är en urvattnad kompromiss med få arkitektoniska eller stadslivsmässiga förtjänster som passar illa in i den klassiska miljön mellan Gamla Stan och Södermalm. Men när Slussen anlades 1935 såg det inte heller ut som någonting som passade in eller legat där länge. Det är såklart vår egen upplevelse och historia med en plats som ger den själ och en naturlighet över tid. Förhoppningsvis skall framtidens Slussen vara en lika storslagen knutpunkt för Stockholmare och besökare i huvudstaden, om än i något uppdaterat utseende.

⁶⁴ Rothenborg et al., 2013-09-28 sid. 4

6. REFERENSER

OFFENTLIGT TRYCK

Plan och bygglag (2010:900)

Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 september 2013, mål P 114151-12

TIDNINGSARTIKLAR

Althén, Kajsa. Slussen en infart till vår historia. *Svenska Dagbladet*, 2010-06-23, (Del 3) sid. 6

Alvendale, Kristina. Slussen ska bli en plats där man stannar. *Svenska Dagbladet*, 2009-01-13, (Del C) sid. 8

Andersson, Benny. Vill du bli ihågkommen som Stockholms värsta marodör?. *Dagens Nyheter*, 2011-11-21, sid. 55

Andersson, Elisabet. Att bevara blir billigare. *Svenska Dagbladet*, 2011-06-01 (Del 3) sid. 5

Andersson, Elisabet. Få sakkunniga försvarar förslaget. *Svenska Dagbladet*, 2010-06-21, (Del 3) sid. 4

Andersson, Elisabet. Negativa effekter tonades ned. *Svenska Dagbladet*, 2013-05-27, (Del 1) sid. 20-21

Bart-Kron, Viktor. Utred inte Slussen – riv den. *Dagens Nyheter*, 2011-12-10, (Del 1) sid. 52

Bjurström, Britt och Westerlund, Kerstin. Slussens utformning är genial. *Svenska Dagbladet*, 2011-11-23 (Del 3) sid. 8.

Boldemann, Marcus. Skönhetsrådet ratar nya Slussen. *Dagens Nyheter*, 2010-03-30, sid. 50

Brummer, Hans Henrik och Rörby, Martin. Sänkt tunnelbana öppnar möjligheter. *Svenska Dagbladet*, 2009-01-06 (Del C) sid. 6

Burghauser, Andreas och Schröder, Martin. Kritik mot Slussen saknar täckning. *Svenska Dagbladet*, 2011-12-07, sid. 14

Gardell, Christer et al. Näringslivet vill inte ha Alliansens Slussenlösning. *Dagens Nyheter*, 2013-04-26, (Del 1) sid. 6

Hallemar, Dan. Nu ska hela rasket rivas. *Expressen*, 2011-12-13, sid 6.

Hellekant, Johan. Slussen kan bli valfråga 2014. *Svenska Dagbladet*, 2011-09-05, sid. 4

Hellekant, Johan. Käppar i hjulen för Nya Slussen. *Svenska Dagbladet*, 2012-12-13 (Del 1) sid. 10

Hiertala, Jan. Beslutet om Slussen påverkar hela regionen. *Dagens Nyheter*, 2012-02-03, (Del 1) sid. 40.

Hjort, Mira. Stockholm växer i rekordfart. *Svenska Dagbladet*, 2014-03-20

Hultin, Olof. Se möjligheterna istället!. *Svenska Dagbladet*, 2010-05-31, sid. 10

Lewan, Tomas och Sydhoff, Beate, Nu avgörs Slussen. *Svenska Dagbladet*, 2011-12-12, (Del 3) sid. 6

Lewan, Tomas et al. Utnyttja kajnivån istället. *Svenska Dagbladet*, 2010-06-03, (Del 3) sid. 11

Lindgren, Berndt. Bussar kan inte vända vid nya Slussen. *Svenska Dagbladet*, 2011-06-18, (Del 1) sid. 5

Lindqvist, Herman. Nya Slussen är ett mord på Stockholm. *Aftonbladet*, 2011-12-10, sid 6

Mortensen, Per. Är det äntligen dags? *Dagens Nyheter*, 2013-10-03, (Del 6) sid 24

Nilsson, KG. Ta ett större grepp om Slussen. *Svenska Dagbladet*, 2010-06-05, (Del 3) sid 18

Nordin, Sten och Kevius, Regina. Nya Slussen kan inte vänta. *Svenska Dagbladet*, 2011-11-22, (Sektion Kultur) sid. 8

Nordin, Sten och Kevius, Regina. Vi har lagt ännu en pusselbit. *Svenska Dagbladet*, 2011-12-15, (Sektion Kultur) sid. 8

Rothenborg, Ole. Slussen rasar allt snabbare. *Dagens Nyheter*, 2013-03-13.

Rudin, Tomas och Hamrin, Stellan. Riskerna för översvämning ökar med Nya Slussen. *Svenska Dagbladet*, 2012-07-15, sid. 6

Ståhle, Alexander. Stockholms omvandling kräver beslutsamhet – och sorgearbete. *Dagens Nyheter*, 2011-12-24, (Del 1) sid. 48

Stahre, Ulrika. Öppna fanskap. *Aftonbladet*, 2011-05-11, sid 4

Sundström, Anders. Invånarnas protester tvingar politikerna att vidga vyerna. *Dagens Nyheter*, 2010-03-25, sid. 9

Svenning, Olle. Blå patriarker bygger sina drömmars stad. *Aftonbladet*, 2011-12-11, (Del 1) sid. 2

Söderlind, Jerker. Stockholm är i akut behov av en okänslig politiker. *Dagens Nyheter*, 2011-12-17, (Del 1) sid. 63

Thelander, Gunilla. Besinna er och tänk om!. *Dagens Nyheter*, 2010-03-27, sid. 50.

Ydstedt, Anders. Ge upp kampen mot människors mobilitet. *Expressen*, 2014-01-16, (Del 1) sid. 4

Waern, Rasmus. Se Slussen, och tänk om. *Dagens Nyheter*, 2010-04-27, sid. 53.

ÖVRIGA KÄLLOR

Bryman, Alan (2012). *Social research methods*. Oxford: Oxford University Press

Denscombe, Martyn (2010). *Good Research Guide: For small-scale social research projects*. Berkshire: Open University Press

Länstyrelsen i Stockholms län, *Mälaren om 100 år – förstudie om dricksvattentäkten Mälaren i framtiden*. Rapport nr 2011:26

Sandkjaer Hanssen, Gro Saglie, Inger-Lise (2010). Cognitive closure in urban planning, *Planning Theory & Practice*. vol. 11 nr 4/2010, sid. 499-521. Tillgänglig via:

<http://dx.doi.org/10.1080/14649357.2010.525373>

BILAGA 1

Samtliga artiklar från mediearkivsökning (Retriever) den 4 april 2014 som tjänat som underlag för den här uppsatsen:

Rubrik	Tidning	Datum
Historisk chans att välja rätt väg för Slussen	Svenska Dagbladet	2009-01-07
Haka inte upp er på trafiken	Svenska Dagbladet	2009-01-10
Slussen ska bli en plats där man stannar	Svenska Dagbladet	2009-01-13
Sänkt tunnelbana öppnar möjligheter	Svenska Dagbladet	2009-01-16
Låt nya Slussen binda ihop Söder och norr	Svenska Dagbladet	2009-01-21
En möjlighet att återta det unika stadsrummet	Svenska Dagbladet	2009-01-26
Förslagen glömde klimatet Blunda inte för bullret Led över trafiken till	Svenska Dagbladet	2009-02-04
Många har velat bevara Slussens klöverform	Dagens Nyheter	2009-03-17
Stockholms unika karaktär hotas	Svenska Dagbladet	2009-04-27
Rädda Slussen - Stockholms hjärta!	Dagens Nyheter	2009-05-30
Nya Slussen - smaklöst och iskallt	Aftonbladet	2009-05-26
Konstakademien sågar nya Slussen	Svenska Dagbladet	2009-05-08
Slussen ritas om efter protester	Svenska Dagbladet 1	2010-12-04
Stadens experter kördes över	Svenska Dagbladet 1	2010-12-03
Slussen ska skärsådas igen	Svenska Dagbladet	2010-09-27
Ingen rubrik tillgänglig	Svenska Dagbladet 1	2010-09-27
S vill ha ett grönt Slussen	Dagens Nyheter	2010-08-04
Skjut inte på arkitekten. Slussen behöver varken nya hus eller dimridåer.	Dagens Nyheter	2010-06-30
Slussen en infart till vår historia	Svenska Dagbladet 1	2010-06-23
Varför inte amfiteater vid Slussen?	Dagens Nyheter	2010-06-23
Underhållet kostar miljoner varje år	Dagens Nyheter	2010-06-22
Få sakkunniga försvarar förslaget	Svenska Dagbladet 1	2010-06-21
Ingen rubrik tillgänglig	Svenska Dagbladet 1	2010-06-21
Ingen rubrik tillgänglig	Svenska Dagbladet 1	2010-06-21
Slaget om Slussen	Dagens Nyheter	2010-06-20
Borgerliga dömer ut (S)lussen-förslag	Dagens Nyheter	2010-06-10
Slussen - om S får bestämma	Dagens Nyheter	2010-06-09
Ingen rubrik	Dagens Nyheter	2010-06-09
Två viktiga beslut ska fattas	Dagens Nyheter	2010-06-09
Uppfartsramper kommer att dominera stadsbilden	Svenska Dagbladet 1	2010-06-09
Ta ett större grepp om Slussen	Svenska Dagbladet 1	2010-06-05

Vi är ingen nostalgisk kulturelit	Svenska Dagbladet 1	2010-06-05
Utnyttja kajnivån istället	Svenska Dagbladet 1	2010-06-03
Se möjligheterna istället!	Svenska Dagbladet	2010-05-31
Stockholm är på väg mot haveri	Svenska Dagbladet 1	2010-05-21
Byggnad för kultur slopas	Svenska Dagbladet 1	2010-05-19
Äntligen lyssnar politikerna på oss	Dagens Nyheter	2010-05-18
Alice protester hjälpte	Dagens Nyheter	2010-05-18
Se Slussen, och tänk om	Dagens Nyheter	2010-04-27
Debattörer skällde ut planerna för Slussen	Dagens Nyheter	2010-04-25
Samling mot ombyggnad	Svenska Dagbladet 4	2010-04-25
Planerna översköljs av protester	Svenska Dagbladet 1	2010-04-24
Demonstranter kämpar för en lysande reklam	Dagens Nyheter	2010-04-24
Gamla stan mycket viktigare än Slussen	Dagens Nyheter	2010-04-21
Fasansfullt fult Slussenförslag	Aftonbladet	2010-04-09
Värna om Slussen	Expressen	2010-04-02
Utsikt till högstbjudande. Slussen är en sorglig saga om hur staden säljs.	Dagens Nyheter	2010-03-31
Skönhetsrådet ratar nya Slussen	Dagens Nyheter	2010-03-30
Besinna er och tänk om!	Dagens Nyheter	2010-03-27
Stockholms stad lovar nya skisser av Slussen	Dagens Nyheter	2010-03-26
Stans paradutsikt byggs bort	Dagens Nyheter	2010-03-25
Invånarnas protester tvingar politikerna att vidga vyerna	Dagens Nyheter	2010-03-25
Bilarna dominerar nya Slussen	Svenska Dagbladet 1	2010-03-21
Slussen planeras med Sweco	Svenska Dagbladet 1	2010-03-16
Slussen från den ljusa - eller mörka sidan	Dagens Nyheter	2010-03-14
Här hittar du de olika varianterna	Dagens Nyheter	2010-03-14
Slarvig planläsning	Expressen	2010-03-04
Buller problem för nya hus vid Slussen	Dagens Nyheter	2010-03-03
Slussvarianterna	Expressen	2010-03-02
Utsikten inglasad	Expressen	2010-02-24
Han tar strid för staden	Dagens Nyheter	2010-02-02
Politiker vill ge kulturen nytt hus vid Slussen	Dagens Nyheter	2010-01-28
Slussen får hus för kultur	Svenska Dagbladet 1	2010-01-26
Planen för nya Slussen Mer promenadstråk och mindre plats för bilar är	Dagens Nyheter	2010-01-26
Stockholms omvandling kräver beslutsamhet - och sorgearbete	Dagens Nyheter	2011-12-24
Stockholm är i akut behov av en okänslig politiker	Dagens Nyheter	2011-12-17
"Jag har ingen lust att vara reklampelare"	Dagens Nyheter	2011-12-16
Vi har lagt ännu en pusselbit	Svenska Dagbladet	2011-12-15
Striden är inte över	Svenska Dagbladet	2011-12-14
Klubbat: Nya Slussen börjar byggas 2013	Expressen	2011-12-13
Nu ska hela rasket rivas	Expressen	2011-12-13
Herman Lindqvist borde läsa på bättre	Aftonbladet	2011-12-13

Nu avgörs Slussen	Svenska Dagbladet	2011-12-12
Beslut tas efter 20 års vändor	Svenska Dagbladet	2011-12-12
Arkitekterna bidrar till att devalvera demokratin	Dagens Nyheter	2011-12-12
Julia Svensson: I kväll fattas det ödesdigra beslutet om Nya Slussen	Dagens Nyheter	2011-12-12
Strid om Slussen hårdnar	Expressen	2011-12-11
Blå patriarker bygger sina drömmars stad	Aftonbladet	2011-12-11
Räkna med sju svåra år när Slussen byggs om	Dagens Nyheter	2011-12-10
Utred inte Slussen- riv den	Dagens Nyheter	2011-12-10
Nya Slussen är ett mord på Stockholm	Aftonbladet	2011-12-10
Logiska kullerbyttor. Kajsa Althén insinuerar att Nya Slussen är en	Dagens Nyheter	2011-12-08
Kritik mot Slussen saknar täckning	Svenska Dagbladet	2011-12-07
Så fördes politiker och medborgare bakom ljuset	Dagens Nyheter	2011-12-07
Samling mot nya Slussenplaner	Svenska Dagbladet	2011-12-06
Trädplanteringen kom lägligt	Dagens Nyheter	2011-12-03
"Det är lönt att göra motstånd"	Dagens Nyheter	2011-12-02
Lugn, lösningen kommer!	Dagens Nyheter	2011-12-02
Staden åsidosätter visionerna	Svenska Dagbladet	2011-12-01
Valfria trappor upptill Söders höjder	Dagens Nyheter	2011-12-01
aNya Slussen blir tillgänglig för alla	Dagens Nyheter	2011-11-28
Allt fler kulturprofiler tar strid för Slussen	Svenska Dagbladet	2011-11-26
Nya Slussens hissar är för få och för små	Dagens Nyheter	2011-11-25
Slussen värd ett bättre öde	Svenska Dagbladet	2011-11-24
S vill riva upp alla planer	Dagens Nyheter	2011-11-24
Slussens utformning är genial	Svenska Dagbladet	2011-11-23
S-förslag: Bilfritt i Gamla stan och kring Slussen	Dagens Nyheter	2011-11-23
Byggbeslutet dröjer	Dagens Nyheter	2011-11-23
Nya Slussen kan inte vänta	Svenska Dagbladet	2011-11-22
Benny Andersson: Vill du bli ihågkommen som Stockholms värsta marodör?	Dagens Nyheter	2011-11-21
Nya Slussen är säkrad mot översvämningar	Dagens Nyheter	2011-10-24
Slussen blir sämre för handikappade	Dagens Nyheter	2011-10-24
Låt en oberoende delegation granska hela Slussenfrågan	Dagens Nyheter	2011-10-19
Skenbar brådska Slussens problem	Svenska Dagbladet	2011-10-13
Ombyggda Slussen tillgänglig för alla	Svenska Dagbladet	2011-10-12
Placera inte våra barn i fosterhem Nya Slussen - ser ut som rena	Svenska Dagbladet 1	2011-10-05
Omstritt beslut om att bygga om Slussen	Svenska Dagbladet 3	2011-09-30
Slussenbron kan få sex körfält i stället för åtta	Dagens Nyheter	2011-09-30
Politiker - besinna er innan det är för sent!	Dagens Nyheter	2011-09-30
MP tror på uppgörelse om ny plan för Slussen	Dagens Nyheter	2011-09-29
Förslaget går inte att rädda	Svenska Dagbladet 1	2011-09-28
MP förhandlar om Nya Slussen	Svenska Dagbladet 1	2011-09-27

Översvämningsrisken är för hög redan idag	Svenska Dagbladet 1	2011-09-21
Svåra rostangrepp på tunnelbanebron	Dagens Nyheter	2011-09-20
Förnya Slussen - och gör det nu!	Dagens Nyheter	2011-09-06
Slussen kan bli valfråga 2014	Svenska Dagbladet 1	2011-09-05
S kör vilse på Slussen	Dagens Nyheter	2011-09-02
Dyrare nota för Slussen	Dagens Nyheter	2011-08-27
Bussterminal döms ut	Svenska Dagbladet 1	2011-07-06
Nya röster i striden om Slussen	Svenska Dagbladet 1	2011-07-03
Måste en stor galleria in vid nya Slussen?	Dagens Nyheter	2011-07-01
Stockholmarna oense om nya Slussen	Svenska Dagbladet 1	2011-06-20
Slussenbevarare jobbar i motvind	Dagens Nyheter	2011-06-20
Trapporna skapar mest oro Tillgänglighet stötesten för nya Slussen	Dagens Nyheter	2011-06-19
Robyn manar till protest på twitter	Expressen	2011-06-19
Ombyggnaden beräknas kosta 8-10 miljarder	Dagens Nyheter	2011-06-19
Viktigt att barnvagnar kan ta sig fram	Dagens Nyheter	2011-06-19
Bussar kan inte vända vid nya Slussen	Svenska Dagbladet 1	2011-06-18
Kultur istället för shopping vid Slussen	Svenska Dagbladet 1	2011-06-15
Slussenplaner får mothugg	Dagens Nyheter	2011-06-08
"Att bevara blir billigare"	Svenska Dagbladet 1	2011-06-01
Framtidens Slussen en "missualisering"	Svenska Dagbladet 1	2011-05-26
Framtidens Slussen i nytt ljus	Svenska Dagbladet 1	2011-05-21
Vad vore Stockholm utan Katarinahissen?	Dagens Nyheter	2011-05-19
Visst går det att renovera Slussen	Dagens Nyheter	2011-05-16
Öppna fanskap	Aftonbladet	2011-05-11
Rötternas uppror lever ännu	Dagens Nyheter	2011-05-11
Lägg pengarna rätt när Slussen byggs om	Dagens Nyheter	2011-05-09
Slussen öppnare efter kritik	Dagens Nyheter	2011-05-03
Nytt förslag ska blidka stockholmarna	Svenska Dagbladet 1	2011-05-03
Ingen rubrik tillgänglig	Svenska Dagbladet 1	2011-05-03
En högljudd minoritet har fått för mycket inflytande	Dagens Nyheter	2011-05-03
Slussen kan bli en ny almstrid	Svenska Dagbladet 1	2011-05-02
Sista striden om Slussen	Svenska Dagbladet 1	2011-04-30
Vansinnesprojekt. Kvar är en trappa med 90 steg som breder ut sig längs	Dagens Nyheter	2011-11-29
Populärt motiv som missar karusellen kring Slussen	Dagens Nyheter	2012-12-30
Ingen vill ha Slussen som valfråga	Dagens Nyheter	2012-12-15
"Lägg bort partipolitiken och lös Slussenfrågan"	Dagens Nyheter	2012-12-15
Käppar i hjulet för Nya Slussen	Svenska Dagbladet	2012-12-13
Därför stoppar domstolen nya Slussen	Dagens Nyheter	2012-12-13
"Nej till Slussen" - då bröt jublet ut	Dagens Nyheter	2012-12-13
Nej till ombyggnad av Slussen - då kan kändisarna säga ja	Expressen	2012-12-13
Viktor Barth-Kron: Bygg nu - innan någon dör	Dagens Nyheter	2012-12-13
Kritiker lanserar plan B	Svenska Dagbladet	2012-12-12

Besked om Slussen i dag	Dagens Nyheter	2012-12-12
Bygg ett nytt Slussen som liknar det gamla	Dagens Nyheter	2012-11-24
"Högre havsnivå kan sänka Slussenprojektet"	Dagens Nyheter	2012-11-23
Vi måste rädda Slussen	Expressen	2012-11-16
Vi vill förhindra översvämningar	Dagens Nyheter	2012-11-02
"Öppenhet om Slussen är viktigt för oss"	Dagens Nyheter	2012-10-16
Maria Schottenius: Den hemliga utredningen om borrhning i Katarinaberget är	Dagens Nyheter	2012-10-15
Så här höga hus vill motståndarna inte ha	Dagens Nyheter	2012-10-13
Nya Slussen är farlig för stadens cyklister	Dagens Nyheter	2012-08-29
Riskerna för översvämning ökar med Nya Slussen	Svenska Dagbladet	2012-07-15
Mobilappen som tar dig till framtidens Slussen	Dagens Nyheter	2012-07-09
Bussterminal i berget förlänger restiderna	Dagens Nyheter	2012-07-05
Utan gallerian växer oron över ett trist Slussen	Dagens Nyheter	2012-06-22
Bakslag för Slussen	Svenska Dagbladet	2012-06-22
Planerna på galleria i nya Slussen skrotas	Dagens Nyheter	2012-06-21
"Vi kan inte stoppa alla bussar från Nacka i tio år"	Dagens Nyheter	2012-05-29
Samtliga överklaganden av nya Slussen avslås	Dagens Nyheter	2012-05-04
Alla överklaganden mot Slussen avslås	Svenska Dagbladet	2012-05-04
Bakslag för nya Slussen: ny nota på 340 miljoner	Dagens Nyheter	2012-05-03
Katarinahissen kan lätt räddas	Dagens Nyheter	2012-04-23
Överdrivet stort i Slussen	Svenska Dagbladet	2012-04-16
Nya Slussen. Vad behövs för att lirka sig fram genom luddet?	Dagens Nyheter	2012-04-04
Därför byggde Polhem Stockholms största sluss	Dagens Nyheter	2012-03-21
Tomas Rudin - en man med en plan	Dagens Nyheter	2012-03-17
Slussenbeslut kan bli omprövat	Svenska Dagbladet	2012-03-16
Ingen rubrik tillgänglig	Svenska Dagbladet	2012-02-29
"Beslutet om Slussen påverkar hela regionen"	Dagens Nyheter	2012-02-03
Förtätningen av Stockholm har blivit ett självändamål	Dagens Nyheter	2012-01-21
Närmare gångväg till bussarna efter kritik	Dagens Nyheter	2012-01-14
260 överklaganden mot Slussen	Svenska Dagbladet	2012-01-11
Här är de fem vanligaste klagomålen	Dagens Nyheter	2012-01-11
Hundratals tog sista chansen att överklaga Nya Slussen	Dagens Nyheter	2012-01-11
Det händer nu. Om hundra år är det dags igen	Dagens Nyheter	2012-01-11
"Jag kommer inte att våga ta mig över Skeppsbron"	Dagens Nyheter	2012-01-11
Nya Slussen skjuts upp igen	Svenska Dagbladet	2013-12-20
Slussenarbeten skjuts upp till 2015	Dagens Nyheter	2013-12-20
"Bygget startar före valet 2014"	Dagens Nyheter	2013-12-12

Orkar du inte läsa ännu en artikel om Slussen - läs då bara det här!	Dagens Nyheter	2013-12-12
Politikerna: "Vet inte vad som händer"	Dagens Nyheter	2013-12-10
Det dröjer så länge att det kan vara lika bra att vänta	Dagens Nyheter	2013-12-10
God jul, Sten - nu lyfter vi blicken	Dagens Nyheter	2013-12-10
Domstol stoppar bussterminalen	Dagens Nyheter	2013-12-07
Domstol stoppar Slussenprojekt	Svenska Dagbladet	2013-12-07
Vadå Slussen-kaos - det tog 182 år att bygga Notre-Dame	Expressen	2013-11-09
Är det äntligen dags?	Dagens Nyheter	2013-10-03
Ja till nya Slussen - nu ska hela rasket rivas	Dagens Nyheter	2013-09-28
Striderna som återstår för Slussen	Svenska Dagbladet	2013-09-28
Slussenavtal öppnar för mångmiljonkrav	Svenska Dagbladet	2013-09-27
Uppgörelse kan vara muta - än är inte sista ordet sagt	Dagens Nyheter	2013-09-26
Anmälningar om muta ett hot mot nya Slussen	Dagens Nyheter	2013-09-26
Jag vill lägga fram ett nytt Slussenförslag: riv allt utom Debaser	Dagens Nyheter	2013-09-25
Odemokratiskt tigande om Slussen	Svenska Dagbladet	2013-09-24
Nya bussterminalen kan hamna på stadens nota	Dagens Nyheter	2013-09-18
Rädda Slussen - men med förbättringar	Dagens Nyheter	2013-09-07
Nya Slussen har kostat en miljard	Dagens Nyheter	2013-08-22
"Dags för en ny folkresning"	Svenska Dagbladet	2013-08-02
Slussen tog bort 600 år av historia	Dagens Nyheter	2013-07-29
Stockholms historia förstörs för all framtid	Dagens Nyheter	2013-07-24
Onödigt bygga i Katarinaberget	Dagens Nyheter	2013-06-18
Nya Slussen kan hamna i HD	Dagens Nyheter	2013-06-13
"Stockholmarna vill att Slussens utseende bevaras"	Dagens Nyheter	2013-06-12
Kommunen får kritik - lämnade fel information	Dagens Nyheter	2013-06-11
Avgörande strid om Nya Slussen i rätten	Dagens Nyheter	2013-06-10
"Ny plan gav ny analys"	Svenska Dagbladet	2013-05-31
SVAR Det är riktigt	Svenska Dagbladet	2013-05-31
"En helt lagvidrig tolkning"	Svenska Dagbladet	2013-05-28
Negativa effekter tonades ned	Svenska Dagbladet	2013-05-27
Överklaga Slussen? Se till att vända dig till rätt instans	Dagens Nyheter	2013-05-18
Bussterminalen blir onödig nu	Dagens Nyheter	2013-05-10
"Näringslivet vill inte ha Alliansens Slussenlösning"	Dagens Nyheter	2013-04-26
Tungt för resande vid Slussenbygge	Dagens Nyheter	2013-04-26
Prövningstillstånd för Slussenplan	Dagens Nyheter	2013-03-29
Han kan fördröja nya Slussen	Dagens Nyheter	2013-03-27
Nya Slussen tjuvstartar	Svenska Dagbladet	2013-03-27
Beslut om Slussen i dag	Dagens Nyheter	2013-03-26
Borgarna skänker bort skattepengar	Dagens Nyheter	2013-03-25
Stoppa eländet Nya Slussen	Dagens Nyheter	2013-03-23

Slussenförslag: Gräv ned t-banan	Dagens Nyheter	2013-03-22
Staden skänker tomt - överklagar Slussendomen	Dagens Nyheter	2013-03-21
Överklagande om Slussen hemligstämplat	Dagens Nyheter	2013-03-19
Tomas Rudin (S): Dags att börja utreda plan B	Dagens Nyheter	2013-03-16
Nya Slussen har blivit ett Fia med knuff	Dagens Nyheter	2013-02-11
Ett pyttesteg framåt för Nya Slussen	Dagens Nyheter	2013-01-18
"Alla kommuner har ett ansvar för Mälarens vatten"	Dagens Nyheter	2013-01-03
Slussens självavårdare	Expressen	2013-01-03
Sten Nordins planer för Slussen är desperata	Dagens Nyheter	2014-01-08
Lösningen för Slussen: Bussar som backar	Dagens Nyheter	2014-04-07
Ola Andersson: Nu har Slussenprojektet fått slagsida och är på väg mot	Dagens Nyheter	2014-04-03
Så körde Nya Slussen rakt in i en bergvägg	Dagens Nyheter	2014-04-02
Upp till kamp emot staden - sista striden det är?	Dagens Nyheter	2014-03-29
Svartmålandet av nya Slussen tillbakavisas	Svenska Dagbladet	2014-03-28
Slussenfilm het på nätet: "Den slank ut av misstag"	Dagens Nyheter	2014-03-27
Film om Slussen sprids i rekordfart	Dagens Nyheter	2014-03-27
Stockholm: Därför har domstolen fel	Dagens Nyheter	2014-03-05
Trafiken påverkas (igen) när Slussenbygget närmar sig	Dagens Nyheter	2014-02-15
Nordins medarbetare förvanskar fakta	Dagens Nyheter	2014-01-29
Ge upp kampen mot människors mobilitet	Expressen	2014-01-16